

ÚS MICHLE | NÁVRH | 05.2020

TEXTOVÁ ČÁST

ARCHUM ARCHITEKTI

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Objednatel:

sídlo:

IČ:

DIČ:

datová schránka:

Městská část Praha 4

Antala Staška 2059/80b, 140 46 Praha 4 - Krč

00063584

CZ00063584

ergbrf7

Pořizovatel:

Magistrát hl. m. Prahy

Odbor územního rozvoje

Oddělení pořizování dílčích dokumentací

Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1

Ing. Martin Čemus

Ing. Anna Kuryviálová

osoba splňující kvalifikační požadavky
pověřený pořizovatel

Zpracovatel:

ARCHUM architekti s.r.o.

sídlo:

datová schránka:

IČ:

DIČ:

Oldřichova 187/55, 128 00 Praha 2 - Nusle

dx9x8vd

018 94 871

CZ 018 94 871

Ing. arch. Šimon Vojtík, PhD.

oprávněná osoba ve věcech smluvních a technických

AUTORSKÝ TÝM

Autorský tým

Architektura a urbanismus:

Ing. arch. Šimon Vojtík, PhD.

Ing. arch. Michal Petr

Ing. arch. Martin Wedell

Ing. arch. Filip Ponechal

Ing. arch. Jakub Pohůnek

Ing. arch. Miroslav Krejčíř

Ing. arch. Eliška Machátová

ČKA AA 3827

ČKA AA 4516

ČKA AU 4731

Dopravní infrastruktura:

FanIT s.r.o.

Ing. Tomáš Kapal

Ing. Jan Kapitán

ČKAIT 0010885

Technická infrastruktura:

Atelier městského inženýrství s.r.o.

Ing. Petr Hrdlička

ČKAIT 0401000

Zelená a modrá infrastruktura:

Pro.luka

Ing. Markéta Pešičková

ČKA 3948

POUŽITÉ PODKLADY

- » Zadání územní studie Michle
- » Zásady územního rozvoje, Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy
- » Územní plán hl. M. Prahy
- » Návrh metropolitního plánu Praha
- » ÚAP (4. aktualizace), KM, mapy.cz
- » Strategický plán hl. m. Prahy, aktualizace 2016
- » Studie tramvajové tangenty Pankrác - Michle
- » Generel páteřních a hlavních cyklistických tras hl. m. Prahy
- » Zadávací karta cyklotrasy A 421
- » Antropologický výzkum - L. Hanus, 2017
- » Demografická studie - T. Soukup, 2017
- » Dopravní studie "Dolní Michle", 2018 (pracovní verze)
- » SSZ 4.475 U Plynárny - Michelská, 4.436 Vyskočilova - Michelská
- » Znamé záměry v území (ÚMČ)
- » Park V Zápolí - urbanisticko-krajinářská studie
- » Urbanistická studie arch. kanceláře Inpar, 2009
- » Studie parkování v ul. Ohradní, ATELIER L, 2008
- » Urbanistická studie - Botič, MČP 10, PROJEKTOR/ARCHUM, 2018
- » Zpracování analýzy dopravy v klidu v souvislosti se zavedením Zón placeného stání na části území městské části Praha 4, 2018
- » Vlastní analýzy zpracovatele
- » Labuť-Eden, vyhledávací studie bezmotorových propojení, zprac. Ing. arch. Tomáš Cach, květen 2019

ÚVOD – OBSAH

A	TEXTOVÁ ČÁST	6
A.1	CELKOVÁ KONCEPCE	6
A.1.1	1/ JEDNOTA V DIVERZITĚ, DIVERZITA V JEDNOTĚ	6
A.1.2	2/ OCHRANA ZELENĚ	6
A.1.3	3/ ČITELNOST VEŘEJNÉHO PROSTORU	6
A.1.4	4/ KVALITA OBYTNÉHO PROSTŘEDÍ	6
A.1.5	5/ PODPORA MHD, OMEZENÍ TRANSITNÍ INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVY	7
A.2	STRUKTURA ÚZEMÍ	7
A.2.1	ULIČNÍ ČÁRA [§ 12 PSP]	8
A.2.2	ULIČNÍ PROSTRANSTVÍ [§ 2 PÍŠM. Z) PSP]:	8
A.2.3	STAVEBNÍ A NESTAVEBNÍ BLOKY	9
A.3	VYUŽITÍ ÚZEMÍ	12
A.4	ZELENÁ A MODRÁ INFRASTRUKTURA	13
A.4.1	EXISTUJÍCÍ PRVKY MZI	13
A.4.2	NOVĚ NAVRŽENÉ PRVKY MZI	14
A.4.3	ÚSES	14
A.4.4	POPIS NAVRŽENÉ MZI V ULIČNÍCH PROSTRANSTVÍCH A NESTAVEBNÍCH BLOCÍCH	15
A.5	DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	18
A.5.1	PĚŠÍ DOPRAVA A CYKLISTICKÁ DOPRAVA	19
A.5.2	MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA	19
A.5.3	DOPRAVA V KLIDU	20
A.5.4	AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA	20
A.5.5	VLIV DOPRAVY NA HLUKOVÉ ZATÍŽENÍ ÚZEMÍ	20
A.6	TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA	21
A.6.1	VODOVOD	21
A.6.2	KANALIZACE	21
A.6.3	ZÁSOBOVÁNÍ TEPEM	22
A.6.4	PLYNOVODY	22
A.6.5	ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ	22
A.6.6	ELEKTRONICKÉ KOMUNIKACE	23
A.7	VEŘEJNÁ VYBAVENOST	23
A.8	VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ	24
A.9	PODMÍNĚNOST STAVEB (ETAPIZACE)	24
A.10	POPIS JEDNOTLIVÝCH ULIČNÍCH PROFILŮ, NÁMĚSTÍ, STAVEBNÍCH A NESTAVEBNÍCH BLOKŮ	24
A.10.1	ULIČNÍ PROFILY	24
A.10.2	NÁMĚSTÍ	25
A.10.3	STAVEBNÍ BLOKY	25
A.10.4	NESTAVEBNÍ BLOKY	29
A.11	BILANČNÍ TABULKA	30
A.12	MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY A EKONOMIE	32

A.12.1	MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY	32
A.12.2	EKONOMIE	32
A.13	VYHODNOCENÍ SOULADU NÁVRHU ÚS S PLATNÝM ÚP A POROVNÁNÍ NÁVRHU ÚS S PŘIPRAVOVANÝM ÚP	33
A.13.1	SOULAD S PLATNÝM ÚP	33
A.13.2	POROVNÁNÍ S PŘIPRAVOVANÝM (TZV. METROPOLITNÍM) ÚP	35
A.14	SEZNAM GRAFICKÝCH PŘÍLOH TEXTOVÉ ČÁSTI	36
B	GRAFICKÁ ČÁST – SEZNAM PŘÍLOH	37

A TEXTOVÁ ČÁST

A.1 CELKOVÁ KONCEPCE

Urbanistická struktura řešeného území sestává z různorodých stavebních a funkčních celků – lokalit. Územní studie rozlišuje řešené území na následujících 5 lokalit.

1/ Dolní Michle

2/ U Michelského mlýna

3/ Zelený koridor

4/ Sídliště Ohradní

5/ Horní Michle

Některé lokality si zachovaly svébytný životaschopný urbanistický charakter, jiné svůj charakter ztrácí a jiné vyžadují transformaci. Zachování a rozvoj diverzity svébytných (jednotných) urbanistických charakterů je jedním z hlavních principů návrhu. Lokality jsou vzájemně oddělené dopravními, morfologickými či stavebními bariérami, které podtrhují vzájemné odlišnosti a vnitřní uzavřenost. Citlivá práce s bariérami – tedy jejich humanizace, zprůchodnění, ale zachování – je dalším principem návrhu. Stejně tak podpora a funkční zapojení přítomného přírodního rámce – především toku Botiče a zelených svahů navazujících vrchů do života čtvrti.

Koncepční východiska návrhu:

A.1.1 1/ JEDNOTA V DIVERZITĚ, DIVERZITA V JEDNOTĚ.

Ochrana (stabilizace) stávajících hodnotných struktur (Ohradní, U Michelského mlýna) a fragmentů (při Michelské a U Plynárny). Jejich citlivé doplňování, udržení jednotného charakteru lokalit a měřítka stávající zástavby.

Zachování diverzity území – vzájemné nesjednocování urbanistických celků – zachování bariér, rozdílných měřítek, charakterů, typologií urbanistických struktur.

A.1.2 2/ OCHRANA ZELENĚ

Rozvoj přírodního rámce území. Zohlednění a nenarušování nadměrným zahuštěním zástavby nebo podlažností objektů rekreačních hodnot a potenciálů v území (údolnice Botiče, zelené svahy, plochy vegetace). Ochrana stávajících ploch veřejné zeleně. Respektování v územním plánu vymezených ploch zeleně (ZMK, IZ) a případně jejich rozšíření.

A.1.3 3/ ČITELNOST VEŘEJNÉHO PROSTORU

Stabilizace (Ohradní, U Michelského mlýna) a doplnění (Dolní a Horní Michle) hierarchizovaného skeletu veřejných prostranství, vázaného na stávající komunikační uzly s důrazem na prostupnost území a rekreační potenciál některých míst (Botič, pás podél trati).

A.1.4 4/ KVALITA OBYTNÉHO PROSTŘEDÍ

Celková kvalita obytného prostředí je odvislá od kvality jednotlivých složek: hygienické kvality (podmínky proslunění, teplota, hluk, prašnost, atd.), sociální kvality (dostatek občanské vybavenosti, možnosti sociálního kontaktu, bezpečí – před kriminalitou či provozem na komunikacích) i prostorové kvality (čitelnost prostoru, měřítko prostoru a okolních staveb ve vztahu k člověku, prostupnost). Kvalita obytného prostředí je tak úzce a zcela zásadně odvozená od parametrů veřejných prostranství. Je ovlivněna čitelností a měřítkem veřejných prostranství, přítomností zeleně, charakterem navazující zástavby, trasováním a intenzitou automobilové dopravy. Nepřímo, nicméně o to výrazněji se do kvality obytného prostředí projevuje dostupnost MHD a prostupnost územím. Významný vliv na kvalitu obytného prostředí má dostupnost služeb, občanské vybavenosti a rekreačních ploch.

Vytváření podmínek pro zachování a vznik obchodního/živého parteru hlavních veřejných prostranství. Umožnění doplnění staveb OV na hrany významných veřejných prostranství.

Podmiňování hlavních rozvojových ploch (stavebních bloků) umístěním deficitního (či potenciálně deficitního) OV.

Omezování potenciálů stavebních bloků na hustotu a podlažnost zástavby adekvátní charakteru území a navazujících veřejných prostranství s cílem nezvyšovat kapacity v území nad nezbytně nutnou míru.

Posilování stávajících a vytváření nových uzlů a vazeb v území.

Posilování podmínek využití veřejných prostranství (i dopravně zatížených ulic) pro pobytové a rekreační funkce (doplňování vzrostlé zeleně, vodních prvků, využitelného parteru, mobiliáře).

Využívání prvků modrozelené infrastruktury k zachytávání a vsakování dešťových vod.

Zachování a zvyšování bezmotorové průchodnosti územím.

A.1.5 5/ PODPORA MHD, OMEZENÍ TRANSITNÍ INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVY

Stanovení limitní kapacity zástavby v jednotlivých lokalitách v souvislosti s dopravním zatížením v ulici Ohradní a na křižovatkách U Plynárny x Michelská, Michelská x U Michelského mlýna a Michelská x Vyskočilova. Optimalizace těchto křižovatek.

Rozmístění zastávek na tramvajové trati v souvislosti s návrhem jejího trasování. Návrh vedení pozemních komunikací v souběhu s tramvají s cílem zlepšit dopravní obsluhu území a vyloučit tranzitní dopravu.

Vedení bezmotorové dopravy podél Botiče (vč. průchodu pod žel. tratí) a napojení na navazující celoměstské bezmotorové trasy.

A.2 STRUKTURA ÚZEMÍ

1/ Dolní Michle

ÚS potvrzuje heterogenní strukturu lokality, nicméně vnáší do území jasnou kompozici a hierarchii. Severní pás (mezi ulicemi U Plynárny a Botičem) je koncipován jako převážně stabilizovaná kompaktní zástavba s živým parterem podél významné městské ulice U Plynárny s lokálním náměstím v místě bývalé Michelské návsi (při křížení Michelská x U Plynárny). Směrem k Botiči se zástavba rozvolňuje a fragmentuje v solitery v zeleni. ÚS dále potvrzuje a posiluje severo-j jižní i východo-západní prostupnost pásem ve formě místních komunikací a bezmotorových propojení. Střední a jižní část lokality je komponována kolmicí ulic Ohradní a Tigridovy s centrálním pobytovým náměstím při jejich křížení. Dalším významným kompozičním prvkem je dvojice prostranství v křížení ulic Michelské a Ohradní – jako hlavní vstupní brána do lokality. Koncentrovanější (kompaktnější či vyšší) zástavba, převážně stabilizovaná, je orientována do ulice Michelské a Ohradní, kde tvoří hlavní uliční fronty. Směrem severo-východním a jihovýchodním se struktura rozvolňuje a snižuje. Bezmotorová prostupnost je posilována ve všech směrech. Ve směru východo-západním jsou hlavní bezmotorové trasy navrženy podél Botiče, podél severní hrany zástavby, jižně od středu zástavby a ulicí Ohradní. V severo-j jižním směru jsou bezmotorové trasy navrženy rovnoměrně v celé šířce území s respektem ke stabilizovaným strukturám.

2/ U Michelského mlýna

ÚS potvrzuje a chrání stávající urbanistickou strukturu spočívající v zástavbě uzavřených a otevřených bloků, uspořádaných v linii Nuselské ulice až k Michelské, kde spoluutváří předprostor Michelského dvora. Potvrzena je i otevřenost hlavního podélného bloku směrem k Botiči. Starší stavební struktura na levém břehu Botiče je ve studii zachována ve formě kompaktní i rozvolněné uliční zástavby a menších stavebních bloků s limitovanou výškovou úrovní, doplněnou mírnou výškovou dominantou v ose průhledu od Michelského dvora ulicí U Michelského mlýna. ÚS doplňuje bezmotorové trasy podél Botiče a průchody do svahu Reitknechtky.

3/ Zelený koridor

ÚS potvrzuje význam lokality jako pásu přírodní zeleně a doplňuje ji o významné severo-j jižní dopravní trasy (tramvajová trať, celoměstsky významné bezmotorové trasy) vč. východo-západní propojení přes železniční trať.

4/ Sídliště Ohradní

ÚS potvrzuje stávající sídlištní strukturu soliterů a veřejné zeleně. Navrhuje pouze citlivé doplnění zástavby v souladu se stávajícím charakterem území. Horní část ulice Ohradní je (kromě stávající dopravní funkce) pojímána jako pěší korzo se stromořadím. ÚS dále navrhuje doplnit uliční zástavbu ve formě kompaktní či rozvolněné zástavby podél Michelské s navazujícími severo-j jižními bezmotorovými propojeními.

5/ Horní Michle

ÚS komponuje tuto převážně transformační lokalitu pomocí hlavní osy – městské ulice Pekárenské s tramvajovou tratí a pobytovým uličním prostorem, formovaným kompaktní uliční frontou navazující zástavby. Střední

část lokality je tvořena transformačními bloky intenzivní, převážně kompaktní zástavby kolem centrálního veřejného prostranství – náměstí. Severním směrem se zástavba rozvolňuje a snižuje do solitérů v zeleni a sportovního areálu, jižním směrem se zástavba rozvolňuje do navazujícího, částečně stabilizovaného obytného bloku a východním směrem navazuje lokalita zeleného koridoru s veřejnou zelení. ÚS navrhuje rovnoměrnou severo-j jižní i východo-západní bezmotorovou prostupnost s ohledem na stávající morfologii a stabilizované stavební struktury.

Celé území chápeme jako zastavitelné, rozčleněné **uličními čárami** na **uliční prostranství** a **stavební** či **nestavební bloky** – tedy na základní prvky struktury území.

A.2.1 ULIČNÍ ČÁRA [§ 12 PSP]

"Uliční čára vymezuje v zastavitelném území hranici uličních prostranství a bloků. Bloky se rozlišují na stavební, jež jsou určeny převážně k zastavění budovami, a nestavební, jež jsou určeny převážně k nestavebním účelům."

Uliční čára vymezuje hranici mezi uličními prostranstvími a stavebními nebo nestavebními bloky. Toto rozdělení definuje základní strukturu sídla ve smyslu jeho základní funkční a prostorové organizace.

A.2.2 ULIČNÍ PROSTRANSTVÍ [§ 2 PÍSM. Z) PSP]:

"uličním prostranstvím (se rozumí) část veřejného prostranství tvořená všemi ulicemi, náměstími a těmi cestami a plochami, které vytvářejí základní síť obsluhy a prostupnosti území; uliční prostranství je obvykle vymezeno uliční čarou a může být tvořeno jak zpevněnými, tak nezpevněnými plochami; uliční prostranství a veřejně přístupné části bloků společně tvoří veřejná prostranství"

Uliční prostranství včetně **náměstí** jsou dominantní formou veřejných prostranství tvořící základní obslužnou kostru území (jak ve smyslu obsluhy dopravní a technické, tak ve smyslu společenském). Obecně veřejná prostranství (jak jsou definována níže) zahrnují kromě uličních prostranství další veřejně přístupné plochy, zejména některé nestavební bloky či jejich části, veřejně přístupné části stavebních bloků (předprostory budov, vnitrobloky, apod.) a veřejné průchody napříč stavebními bloky.

Veřejná prostranství [§ 14b Zákona 131/2000 Sb. o hlavním městě Praze]:

"Veřejným prostranstvím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru."

Některá uliční prostranství jsou územní studií podrobněji rozpracována/ regulována formou textových popisů a grafických schémat. Tato prostranství jsou na výkresech identifikována grafickou značkou **označení uličního profilu** a podrobněji popsána v kapitole A.10.

Zvláštním případem uličních prostranství jsou plochy **náměstí** (vymezené grafickou značkou „**plocha vymezující náměstí**“), identifikované grafickou značkou **označení náměstí** a podrobněji popsané v kapitole A.4.4.2). Představují formálnější řešené části uličních prostranství na významných místech území, s převážně pobytovou funkcí s ohledem na jejich význam a prostorové možnosti. **Náměstí** budou sloužit konkrétnímu využití, které bude reflektováno v jejich prostorovém a materiálovém řešení, primárně však nedopravním účelům (pobyt, odpočinek, shromažďování apod.), budou poskytovat dostatek míst k sezení a dostatek stínu. Zeleň na **náměstí** bude ve formě alejí, bosketů či solitér (převaha opadavých listnatých dřevin domácího původu), doplněných adekvátními formami plošné zeleně (především trvalkové záhony).

Dle významu v městské struktuře stanovuje územní studie následující hierarchii uličních prostranství – náměstí (schéma hierarchie uličních prostranství je samostatnou přílohou textové části):

Náměstí čtvrtěvé (vymezené grafickou značkou „**plocha vymezující náměstí – čtvrtěvé**“)

Hlavní pobytová uliční prostranství sloužící významné části obyvatel území a více funkcím (např. trhům a kulturně-společenským událostem), formálně komponovaná, s živým parterem.

Náměstí lokální (vymezené grafickou značkou „**plocha vymezující náměstí – lokální**“)

Pobytová uliční prostranství, formálně komponovaná, drobnějšího měřítka.

Na některých náměstích je grafickou značkou **umělecké dílo** stanoven požadavek umístění uměleckého díla (architektura, plastika, objekt atd.) v návaznosti na obytnou plochu.

Na některých náměstích je grafickou značkou **vodní prvek** stanoven požadavek umístění vodního prvku (fontána, kašna, pítka, strouha apod.) v návaznosti na obytný prostor.

Dle charakteru dopravního / bezmotorového provozu a charakteru povrchů jsou v územní studii části uličních prostranství rozlišeny barevností a základní kresbou na **komunikace poježděné**, na **komunikace se společným dopravním prostorem a chodníky** a na **uliční zeleň**.

Při podrobnějším řešení uličních prostranství musí být přihlédnuto především k jejich obytné kvalitě, významu místa a potřebám bezmotorového pohybu. Šíře chodníku v uličním prostranství bude zvolena s ohledem na prostorové možnosti, charakter území a pohyb osob s omezenou schopností pohybu. Stavby a zařízení v uličním prostranství se sdružují a umísťují tak, aby nepřiměřeně neomezovaly bezmotorový pohyb. Maximální podlažnost staveb drobné architektury (drobné sakrální stavby, přístřešky a stánky, kavárny a veřejná WC) v uličních prostranstvích je 1NP. Uliční zeleň bude zejména ve formě alejí, bosketů či solitér, méně ve formě nízké plošné zeleně (travnatých ploch a trvalkových záhonů).

Uliční prostranství i nestavební bloky jsou v územní studii doplněny grafickou značkou **koridor stromořadí**, která stanovuje povinnost vyčlenit prostor pro výsadbu liniové zeleně, především stromořadí. V rámci takto vymezeného koridoru odpovídajícího šířce daného veřejného prostranství je v konkrétních podmínkách nutno upřesnit polohu výsadbového pásu. Do výsadbového pásu je zakázáno umísťovat sítě technické infrastruktury, s výjimkou příčných křížení; umístění stožárů a osvětlení je přípustné v rozsahu, který neznemožňuje existenci stromořadí jako jednotného vegetačního prvku. Do výsadbové plochy je v jejím rozsahu odpovídajícím minimálním prostorovým parametrům zakázáno umísťovat jakékoliv zařízení technické infrastruktury. Umísťovat výsadbové pásy či výsadbové plochy ve veřejných prostranstvích je doporučeno obecně, tzn. nejen v případech, pro které je ve studii graficky vymezen koridor stromořadí.

Parkovací stání v uličním profilu jsou vyznačeny grafickou značkou **koridor pro parkovací stání** – jedná se především o krátkodobá a návštěvní stání, která jsou vymezena nad rámec požadavků PSP pro jednotlivé stavební bloky. V blízkosti stabilizovaných stavebních bloků slouží především k pokrytí stávajícího deficitu dopravy v klidu.

A.2.3 STAVEBNÍ A NESTAVEBNÍ BLOKY

Stavební a nestavební blok je vždy ucelená část území, tvořená souborem pozemků, jedním pozemkem nebo jeho částí, zpravidla ohraničená uličním prostranstvím a vymezená uliční čarou. Stavební bloky jsou určeny převážně k zastavění budovami, nestavební k nestavebním účelům (např. jako součást náměstí, městské parky, říční nivy a další plochy městské veřejné a soukromé zeleně).

Každý blok má své identifikační číslo, dle kterého je podrobněji popisován v textové části (kapitola A.10) a kvantifikován v celkových bilancích (kapitola A.11). Stavební i nestavební bloky mohou být dále členěny čarou „**rozhraní bloku s různou intenzitou využití**“ na dílčí části s odlišným využitím, charakterem či prostorovým uspořádáním. Rozhraní mezi stavebními a nestavebními bloky je definováno čarou „**rozhraní stavebního a nestavebního bloku**“ a z hlediska vymezení jednotlivých bloků plní funkci uliční čáry.

Identifikace stavebního bloku

Stavební bloky jsou vymezeny grafickou značkou „**uliční čára**“, případně i grafickou značkou „**rozhraní stavebního a nestavebního bloku**“ a označeny identifikačním číslem „**označení stavebního bloku**“ ve formátu S.a.b, kde číslice na pozici "a" označuje lokalitu a číslice (případně v kombinaci s písmenem) na pozici "b" označuje samotný blok, případně jeho část.

Identifikace nestavebního bloku

Nestavební bloky jsou vymezeny grafickou značkou „**uliční čára**“, případně i grafickou značkou „**rozhraní stavebního a nestavebního bloku**“ a označeny identifikačním číslem „**označení nestavebního bloku**“ ve formátu N.a.b, kde číslice na pozici "a" označuje lokalitu a číslice (případně v kombinaci s písmenem) na pozici "b" označuje samotný blok, případně jeho část.

A.2.3.1 STAVEBNÍ BLOKY

Územní studie vymezuje pro celé řešené území základní regulativy prostorového uspořádání zástavby stavebních bloků. Jedná se o **stavební čáry**, **výškovou regulaci**, **potenciál** (maximální výměru hrubých podlažních

ploch bloku a maximální podíl zastavěnosti bloku) a vybrané doplňující regulativy, které stanovují limity pro celkovou kapacitu zástavby.

A.2.3.1.1 STAVEBNÍ ČÁRA [§ 21 PSP]

"Způsob zástavby stavebních bloků a prostorový vztah zástavby k veřejným prostranstvím se zpravidla vymezuje stavební čarou."

"Stavební čára je hranice vymezující v rámci stavebního bloku nepřekročitelnou hranici trvalého zastavění budovami."

Stavební čára je hranice vymezující podmínky zastavění v rámci stavebního bloku a určující pro každý blok nepřekročitelnou hranici trvalého zastavění budovami; v souladu se způsobem zastavění území bloku se rozlišuje stavební čára:

uzavřená [§ 21 odst. 3 písm. a PSP], která vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku, jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a která musí být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná;

otevřená závazná [§ 21 odst. 3 písm. b PSP], která vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku, jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a která nesmí být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná;

otevřená nezávazná [odvozená od § 21 odst. 3 písm. b PSP], která vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku, jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a která může a nemusí být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná;

volná [§ 21 odst. 3 písm. c PSP], která vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku, jejíž zástavba může libovolně ustupovat a která může být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná.

V každém stavebním bloku musí být stavební čáry zastavovány postupně od uzavřených (pokud jsou vymezeny), přes otevřené (pokud jsou vymezeny), k volným.

Pro všechny typy stavebních čar platí pravidla pro prostor mezi uliční a stavební čarou dle [§ 23 PSP] a pravidla pro prvky před stavební čarou dle [§ 24 PSP].

U stávajících staveb, které nesplňují regulativ stavební čáry (včetně prvků před stavební čarou), mohou být prováděny stavební úpravy, přístavby (za předpokladu, že nedojde ke zvětšení zastavěné plochy o více než 10%) a nástavby respektující výškovou regulaci. Přístavby ani nástavby nesmí zasahovat do vymezených uličních prostranství a nestavebních bloků.

U stávajících solitérních staveb v původní historické stopě (stavební bloky S.1.7 a S.1.13) jsou umožněny drobné přístavby (max. 5 m²) překračující stavební čáru až o 1 m za předpokladu, že nezasáhnou do průjezdního a průchozího prostoru komunikace a neuzší šířku přilehlého chodníku na méně než 1,5 m.

A.2.3.1.2 VÝŠKOVÁ REGULACE

Výškové uspořádání se definuje v souladu s [§ 25 PSP] stanovením maximálního počtu podlaží. U každé stavební čáry je uvedena **maximální podlažnost** ve formátu „**x NP**“, kde číslice na pozici „x“ vyjadřuje maximální přípustný počet úplných nadzemních podlaží nad úrovní přilehlého veřejného prostranství (uličního prostranství či nestavebního bloku). Nad posledním úplným nadzemním podlažím (obvykle nad hlavní římsou) je možné vystavět [odvozeno od § 27, odst. 2 PSP]:

a) šikmou střechu s nejvýše dvěma štíty, případně s podkrovními podlažními, v maximálním úhlu 45° a o maximální výšce 7,5 m;

b) ustupující podlaží do výšky 3,5 m, ustoupené od vnější obvodové stěny budovy orientované ke stavební čáře (u nárožních budov od všech obvodových stěn orientovaných ke stavebním čarám) a jedné další obvodové stěny alespoň o 2 m;

c) jiné prostorové řešení střechy, které nepřesáhne vymezení podle písmen a) nebo b).

Budovy umístěné mimo stavební čáry přejímají výškovou regulaci přednostně od bližší stavební čáry. V případě změny výškové regulace je zakreslena přechodová značka **rozhraní hodnot maximální podlažnosti** a zapsána jiná hodnota výškové regulace.

Maximální podlažnost u nárožní stavby určuje hodnota regulativu stanovená na stavební čáře přiléhající k nejnižše položenému veřejnému prostranství.

Maximální podlažnost lze přesáhnout v plochách označených jako **dominanta / kompozičně významná budova**, a to maximálně do výšky stanovené v počtu nadzemních podlaží ve formátu „**x NP**“, kde číslice na pozici „x“ vyjadřuje maximální přípustný počet úplných nadzemních podlaží nad úrovní přilehlého veřejného prostranství (uličního prostranství či nestavebního bloku).

A.2.3.1.3 POTENCIÁL

Potenciál je stanoven pro všechny stavební bloky jako limit pro celkovou kapacitu zástavby. Je stanoven dvěma kódy u čísla stavebního bloku ve formátech "**x m²**", kde číslo na pozici "x" určuje maximální přípustnou výměru hrubých podlažních ploch bloku v metrech čtverečních a "**y**", kde číslo na pozici "y" určuje maximální přípustný podíl zastavěnosti bloku vyjádřený v procentech z celkové plochy bloku.

V rámci stavebních bloků je zakreslen **ilustrativní návrh možné zástavby**, který představuje ilustrativní naplnění potenciálu odpovídající cílovému charakteru daného stavebního bloku.

A.2.3.1.4 CHARAKTER

Pro některé stavební bloky či jejich části je grafickou značkou „**soliterní zástavba v zeleni**“ stanoven požadavek zachování stávajícího charakteru nebo vytvoření cílového charakteru městské soliterní zástavby v zeleni. Cílový charakter zástavby pro jednotlivé stavební bloky je specifikován v kapitole A.10.3.

A.2.3.1.5 VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ VE STAVEBNÍM BLOKU

veřejné propojení (průchod nebo průjezd) / veřejný průjezd (parametry dle normy)

Pro některé stavební bloky či jejich části je grafickou značkou „**veřejné propojení stavebním blokem**“ stanoven požadavek na zajištění veřejného průchodu. Průchod bude navržen pro smíšený bezmotorový pohyb o šířce min. 3,5 m přibližně v trase směrové značky. V odůvodněných případech lze na místo průchodu navrhnout sdílený dopravní prostor v dimenzích dle příslušné legislativy pro daný typ zástavby. Polohu vstupních bodů veřejného propojení stavebním blokem je možné přizpůsobit stavebním záměrům v rámci bloku. Přesné trasování veřejných propojení stavebním blokem bude prověřeno podrobnější projektovou dokumentací. V případě označení dvou sousedících veřejných propojení „**variantní značkou**“ je možné tyto zřídit variantně či ve vzájemné kombinaci vstupních bodů.

Pro některé stavební bloky či jejich části je grafickou značkou **veřejný průjezd stavebním blokem** stanoven požadavek na zajištění průjezdu formou sdíleného dopravního prostoru v dimenzích dle příslušné legislativy pro daný typ zástavby. Polohu vstupních bodů veřejného průjezdu stavebním blokem je možné přizpůsobit stavebním záměrům v rámci bloku. Přesné trasování veřejných průjezdů stavebním blokem bude prověřeno podrobnější projektovou dokumentací.

A.2.3.2 NESTAVEBNÍ BLOKY

Nestavební bloky jsou dle svého charakteru, umístění a převažující funkce ve studii rozlišeny barevností na „**nestavební bloky městské zeleně**“ (představují převážně plochy a pásy méně významné veřejné i soukromé městské zeleně s pobytovou, případně izolační funkcí) a „**nestavební bloky veřejné městské zeleně**“ (představují významnější plochy veřejné městské parkové a přírodní zeleně).

V některých nestavebních blocích je grafickou značkou **vodní prvek** stanoven požadavek umístění vodního prvku (fontána, kašna, pítko, strouha apod.) v návaznosti na pobytový prostor.

Grafickou značkou **vodní plocha / vodní tok** je značen potok Botič a navržené navazující vodní plochy (značka je ilustrativní, přesná podoba vodních toků a ploch bude prověřena podrobnější projektovou dokumentací). Značka stanovuje povinnost renaturalizace toku (podrobněji viz kapitolu A.4) a umístění prvků zajišťujících pobyt u vody a přístup k ní (pobytové terasy a vyhlídkové plošiny, schody a pobytové schody, lavičky, mola, apod.).

Grafickou značkou **pěšina** je stanoven požadavek umístit v nestavebním bloku bezmotorová propojení příroděblízkého charakteru propojující místa přibližně v trase značky (značka je ilustrativní, přesné trasování bezmotorových propojení bude prověřeno podrobnější projektovou dokumentací).

Maximální podlažnost staveb v nestavebních blocích je 1NP.

Podrobněji jsou jednotlivé nestavební bloky specifikovány v kapitole A.10.

A.2.3.2.1 NESTAVEBNÍ BLOKY MĚSTSKÉ ZELENĚ

Jsou tvořeny převážně zelení, nezpevněnými povrchy a bezmotorovými komunikacemi. Charakter zeleně může být od soukromé zahradní a sadové zeleně, přes příroděblízké porosty a izolační zeleň, po kultivovanou

městskou zeleň (ve formě alejí, bosketů, solitér, případně plošné zeleně travnatých a trvalkových ploch) a souvisejší rekreační a pobytové plochy, určené především pro psychickou a fyzickou regeneraci.

A.2.3.2.2 NESTAVEBNÍ BLOKY VEŘEJNÉ MĚSTSKÉ ZELENĚ

Představují souvislé významné útvary zeleně různého charakteru a velikosti určené především pro psychickou a fyzickou regeneraci, zlepšování mikroklima a zajištění biodiverzity v území. Hlavním kritériem prostorového uspořádání a výběru sortimentu zeleně v nestavebních blocích veřejné městské zeleně je zachování přírodního charakteru a funkce, v kultivovaných částech pak estetické hledisko, funkční infrastruktura a vybavenost, pěší prostupnost a návaznost na koncepci širšího území. Žádoucí cílový charakter zeleně je příroděblízký s respektem ke stávající hodnotné vegetaci, s převahou opadavých listnatých dřevin domácího původu, v opodstatněných případech s dřevinami nedomácími, exotickými, či kultivary domácích dřevin (specifické nároky, podmínky, prostorové parametry, estetické požadavky).

A.2.3.3 MIMO ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Grafická značka **označení významného bezmotorového propojení přes hranice řešeného území** stanovuje požadavek zajištění veřejného bezmotorového průchodu přibližně v trase či místě značky. Grafické značky jsou doplněny identifikačním číslem ve tvaru P.a.b, kde číslice na pozici "a" označuje lokalitu a číslice (případně doplněná písmenem) na pozici "b" označuje samotné bezmotorové propojení.

P.1.1 – zajištění průchodu na cestní síť Tyršova vrchu

P.2.1 – zajištění průchodu do ulice Pod Stárkou a ulice Adamovské

P.2.2a – zajištění průchodu do svahu Reitknechtka a ulice Družstevní ochoz

P.2.2b – zajištění průchodu do svahu Reitknechtka a ulice Družstevní ochoz

P.2.3 – zajištění průchodu do svahu Reitknechtka a ulice Družstevní ochoz

P.2.4 – zajištění průchodu na cestní síť Tyršova vrchu

P.2.5a – zajištění průchodu do svahu Reitknechtka, nestavebního bloku N.2.5 a ulice Pod Vršovickou vodárnou I

P.2.5b – zajištění průchodu do svahu Reitknechtka, nestavebního bloku N.2.5 a ulice U Michelského mlýna

P.3.1 – zajištění pokračování bezmotorové (pěší a cyklistické) trasy ulicí Nad Vinným potokem

P.3.2 – zajištění pěšího průchodu do svahu vrchu Bohdalec po stávajícím schodišti

P.3.3 – zajištění průchodu (podchodu nebo nadchodu) přes železniční tratě na komunikaci podél Botiče.

P.3.4 – zajištění pokračování bezmotorové (pěší a cyklistické) trasy jihovýchodním směrem podél kolejového tělesa

P.3.5 – zajištění přestupní vazby na výhledovou železniční zastávku Praha Michle

A.3 VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Územní studie zachovává na většině stabilizovaného území stávající využití stanovené platnou ÚPD. V případě některých staveb veřejné vybavenosti toto využití upřesňuje-potvrzuje v souladu se skutečným využitím jednotlivých objektů či areálů – podrobněji v kapitole A.7.

Studie navrhuje v souladu se zadáním částečnou transformaci území v lokalitách 1/ Dolní Michle a 5/ Horní Michle. Oproti platné ÚPD navrhuje změnu využití ploch VN – nerušící výroby a služeb a částečně VV – veřejného vybavení na obytné funkce tak, aby mohla vzniknout plnohodnotná obytná čtvrť. Studie předpokládá v jednotlivých transformačních plochách dominantní podíl bydlení s příměsí městských funkcí. Cílový předpokládaný podíl funkcí v jednotlivých stavebních blocích je specifikován v rámci bilancí – více v kapitole A.11.

Studie dále navrhuje umístit v území některé (deficitní či městotvorné) funkce veřejné vybavenosti. Požadavky na jejich umístění jsou specifikovány v kapitole A.7.

Ve výkresu B.II.c „Výkres využití území“ ÚS rozlišuje jednotlivé stavební bloky dle stávajícího či navrženého využití v souladu s tabulkou bilancí (viz A.11.) na **převážně obytné** s podílem bydlení 71–100%, **smíšené obytné** s podílem bydlení 40–70%, **administrativní** s podílem administrativy 50–100%, **veřejné vybavenosti** s podílem veřejné vybavenosti 51–100% (viz kapitolu A.7.) a **sport** s podílem sportu 51–100%. Nestavební bloky a uliční prostranství jsou

rozlišeny v souladu s kapitolami A.2.2 a A.2.3.2. Navržená koncepce využití území pro jednotlivé lokality je následující:

1/ Dolní Michle

Severní část lokality je poměrně stabilizovaná, využití SV - všeobecně smíšené a OV - všeobecně obytné. Navrhované transformační bloky (či části) S.1.4.b a S.1.6 toto využití (SV) zachovávají. V blocích (jejich částech) S.1.4.b a S.1.6.a se předpokládá převažující podíl bydlení, v části S.1.6.b se předpokládá větší podíl funkcí administrativy a veřejné vybavenosti.

Střední část lokality je převážně rozvojová a transformační. Blok S.1.17 částečně zachovává využití OV - všeobecně obytné, SV - všeobecně smíšené a VV - veřejné vybavení. V transformační části bloku S.1.17.e je navržena změna využití z VN - nerušící výroba na OV - všeobecně obytné a předpokládá se zde rovnoměrný podíl bydlení a funkcí administrativy a veřejné vybavenosti. V rozvojově/transformační části bloku S.1.17.a je oproti stávající ÚPD navrženo zvětšení podílu SV - všeobecně smíšené na úkor VV - veřejné vybavení a předpokládá se převažující podíl bydlení. Stabilizované části S.1.17.b,c,d zachovávají stávající využití. V transformačním bloku S.1.18 je navržena změna využití z VN - nerušící výroba na OV - všeobecně obytné a předpokládá se převažující podíl bydlení.

Jižní část lokality je co do využití stabilizovaná.

2/ U Michelského mlýna

Lokalita je z převažující části stabilizovaná při ulici Nuselské - plochy OV - všeobecně obytné a SV - všeobecně smíšené - s podíly bydlení a funkcí veřejné vybavenosti. Západní část lokality (dle ÚPD v ploše OB - čistě obytné) je částečně stabilizovaná (převážně bydlení, doplněné funkcemi veřejné vybavenosti) a částečně rozvojová. Rozvoj se předpokládá stále s převažujícím podílem bydlení, doplněným funkcemi veřejné vybavenosti v rámci stávající plochy OB - čistě obytné.

3/ Zelený koridor

Lokalita zůstává v návrhu nezastavěna budovami, s převažujícím podílem ploch veřejné městské zeleně.

4/ Sídliště Ohradní

Lokalita je poměrně stabilizovaná, využití OV - všeobecně obytné, SV - všeobecně smíšené, OB - čistě obytné a VV - veřejné vybavení. Studie předpokládá jen drobný stavební rozvoj převážně v rámci stávajícího využití. Rozvojová část bloku S.4.6.b při ulici Michelské předpokládá převažující podíl funkcí veřejné vybavenosti. V rámci transformačního bloku S.4.3. je navržena změna využití z VV - veřejné vybavení na OV - všeobecně obytné a předpokládá se převažující podíl bydlení, doplněný funkcemi veřejné vybavenosti.

5/ Horní Michle

Lokalita je převážně rozvojová a transformační. Bloky S.5.1 a S.5.2 v severní části lokality zachovávají stávající využití (VV - veřejné vybavení a OV - všeobecně obytné), v rozvojovém bloku S.5.2 se předpokládá převažující podíl funkcí administrativy a veřejné vybavenosti.

Střední část lokality je navržena k transformaci z plochy VN - nerušící výroba na plochu OV - všeobecně obytné s cílem dotvořit obytnou lokalitu s převažujícím podílem bydlení, doplněným funkcemi veřejné vybavenosti a sportu.

Jižní část (blok S.5.6.) zůstává stabilizována s uvažovaným rozvojem, který zachová převažující podíl bydlení v ploše OB - čistě obytné.

A.4 ZELENÁ A MODRÁ INFRASTRUKTURA

Stávající stav funkčních prvků modrozelené infrastruktury je velmi omezený. Je založen na existujících prvcích - vodoteči Botiče a porostech na svazích (Tyršův vrch, svahy se zahradami a náletovou zelení v západní části řešeného území, ve svazích pod ulicí Ohradní, ve svazích podél tělesa železnice). Ostatní plochy zeleně jsou spíše drobného a doplňkového charakteru a ve stávající podobě plní funkci zelené a modré infrastruktury nedostatečně, tj. mají pouze lokální, velmi omezený efekt vsaku a bioklimatického účinku. V uličním parteru, v místech největší potřeby, tyto prvky absentují téměř absolutně.

A.4.1 EXISTUJÍCÍ PRVKY MZI

Existující prvky MZI jsou návrhem zachovány v maximálním možném rozsahu a jsou navrženy k posílení stávající funkce:

1, Tyršův vrch (N.1.1) - zamezení odtoku povrchových vod komunikacemi vedoucími z vrchu (odvodnění komunikací s vsakem v bezprostředním okolí), zajištění vsaku z navazujících zpevněných ploch při zástavbě v patě Tyršova vrchu, zamezení odtoku na ulici Nuselská a U Plynárny – opatření prky MZI).

2, Botič (N.1.3, N-1.5, N.1.6, N.2.3, N.3.1) - renaturalizace toku v nejširším možném rozsahu – tj. redukce obetonování koryta, vložení peřejek, kamenů pro okysličení a přirozené čištění vody, její vsak v místě (posílení podzemních vod), následné zvýšení biologického potenciálu vodoteče (zvýšení počtu živočichů). Úprava spádových poměrů v okolí vodoteče – svedení přiměřeného množství povrchové vody do vodoteče (eliminace odvodu do kanalizace). Posílení vegetačního doprovodu vodoteče (bioklimatický, socioekonomický efekt, ekologická funkce). Cílový stav nestavebního bloku N.1.3 (včetně dnes zaplacené části) je maximální možné zpřístupnění (součást ÚSES), obnova a zajištění co nejpřirozenějšího vývoje území v souladu s kapitolou A.4.3.

3, zelený svah pod ulicí Ohradní (N.4.4) - posílit vsak z okolních zpevněných ploch do porostu (spádování zpevněných ploch), doplnění vegetace v navazujícím okolí – vybudování navazující parkové plochy s maximem propustných povrchů, posílením keřového a bylinného patra, trávnatá společenstva se sníženou potřebou seče).

4, psí loučka (N.3.2) - zachování a podpora stávajících funkčních porostů na svahu, vlastní plochu veřejné zeleně posílit doplněním vegetace, použitím propustných povrchů.

Pouze vegetace podél tělesa železnice částečně ustupuje metropolitnímu záměru vybudování tramvajové trati.

A.4.2 NOVĚ NAVRŽENÉ PRVKY MZI

Nově navržené prvky MZI jsou situovány do všech uličních prostranství (ulice Nuselská, Michelská, Pekárenská, Ohradní, Tigrádova, křižovatky U plynárny x Michelská x Nuselská, Ohradní x Michelská, podél tělesa železnice a tramvaje) v řešeném území. Budou mít podobu nových vegetačních prvků (alejové stromy, trvalkové záhony, dešťové záhony, průlehy) ve vazbě na kapacitní upravené profily prokořenitelných či retenčních prostorů pod zpevněnými povrchy, s použitím propustných povrchů a systémové infrastruktury. Každý jednotlivý prostor bude v projekční fázi zohledňovat principy požadavků na řešení MZI s kapacitou retence optimálně 30-ti letého deště. Konkrétní prvky MZI budou řešeny v detailní projekční přípravě dané lokality.

V nově budovaných lokalitách (rozvojové a transformační stavební bloky) je požadováno zohlednit principy požadavků na řešení MZI s kapacitou retence optimálně 30-ti letého deště. Konkrétní prvky MZI budou řešeny v detailní projekční přípravě dané lokality.

Ve stávajících stabilních lokalitách budou principy a požadavky na řešení MZI zohledněny vždy s investičními vstupy do území (při regeneraci sídlišť, rekonstrukcích uličního parteru apod.), budou řešena systémovým přístupem (pokud dojde k dílčí rekonstrukci v území, návrh řešení bude vypracován pro celou spádovou lokalitu a realizován v etapách, logických vazbách). Kapacita navrženého řešení bude odpovídat min 10-ti letému dešti (ideálně 30-ti letému).+

A.4.3 ÚSES

ÚSES je v řešeném území zastoupen lokálním biocentrem L2/127 U Hellady (nefunkční) a lokálním biokoridorem L4/404 Botič I (nefunkční).

V rámci managementu ÚSES navrhujeme následující opatření:

- obnova a zachování co nejpřirozenějšího stavu vymezeného území a zajištění co nejpřirozenějšího vývoje vymezeného území,
- vymezení úseků ponechaných řízené sukcesi,
- provádění obnovy / dosadeb rostlin domácího původu
- podpora vzniku úkrytů a potravních zdrojů drobných živočichů, ptactva, hmyzu - vytvoření lokálních pasáží keřového a bylinného patra (domácí druhy, zdroje potravy)
- eliminace invazivních druhů
- renaturalizace toku Botiče a eliminace zdrojů jeho znečištění (výpusti kanalizace, zdroje průmyslového znečištění)
- pravidelná údržba průtočnosti koryta (odstraňování nadbytečného sedimentu, nevhodného zarůstání, odpady)

- pravidelná údržba území - sběr odpadků, údržba zeleně v režimu minimálních zásahů - udržování provozní bezpečnosti.
- péče a ochrana území s omezením na přípravky s certifikací zdravotní nezávadnosti ve vazbě na vodní zdroje a potravinové řetězce
- přehodnotit skladební části a korigovat hranici ÚSES biocentra L2/127 U Hellady vzhledem k navrženým zásahům do území (zejména vedení tramvajové trati a souvisejících opatření a bezmotorových tras). V návaznosti na ÚSES korigovat rozsah vymezení CSZ.
- některé v ÚS navrhované plochy zeleně se mohou stát dalšími skladebními prvky systému ÚSES (LBK, interakční prvky, případně i LBC) - např. nestavební bloky N.2.5, N.3.2, N.4.4, a další

A.4.4 POPIS NAVRŽENÉ MZI V ULIČNÍCH PROSTRANSTVÍCH A NESTAVEBNÍCH BLOCÍCH

Obecný přístup:

- maximum vzrostlé zeleně, alejové stromy, boskety - přenášejí stín, zlepšují klima, ochlazují území, systémovou infrastrukturou, prokořenitelnými prostory a retencí pomáhají vsaku srážkových vod. Zároveň tento princip nevytváří bariéry využití prostoru (oproti plošným výsadbám či trávníku, který je náročný na údržbu - seč, zálivka x spálený v létě), naopak tvoří zastíněný příjemný veřejný prostor pod korunami
- zakládání nových parkových ploch v území,
- kultivace a formování stávajících veřejných prostranství
- kultivace uličního prostoru, zatížených křižovatek
- urbanistické řešení amorfních území (křižovatka Michelská x Ohradní, veřejný prostor v křižovatce Nuselská x Ohradní x U Plynárny)
- zvýšení kvality života v území, zvýšení socioekonomického efektu

A.4.4.1 ULIČNÍ PROSTRANSTVÍ

A.4.4.1.1 NUSELSKÁ (ULIČNÍ PROFIL Č. 1)

- vložení uličního stromořadí mezi parkovací stání
- ve výsadbových rabatech vytvoření trvalkového záhonu (dešťového záhonu se vsakem do systémové infrastruktury (MZI))
- alej vytvoří stín, ochladí ulici, prostorotvorný efekt, bioklimatický efekt (kvalita vzduchu, vzdušná vlhkost), spolu s trvalkovým záhonem zkulturní parter ulice, oddělí dopravu, zvýší bezpečnost, pocit soukromí,lepší kvalitu života (socioekonomický efekt) - zobytní ulici

A.4.4.1.2 MICHELSKÁ (ULIČNÍ PROFIL Č. 4)

- vložení uličního stromořadí
- vytvoření pobytové ulice v blízkosti původního michelského dvora vytvořením širší zpevněné plochy při stávající uliční čáře, zúžením pruhu plošné vegetace a náhradou trávníku za trvalkové porosty (dešťové záhony se vsakem), oddělení trvalkovým porostem od rušné dopravy dojde k vytvoření intimního prostoru zobytněného mobiliářem
- stávající stromořadí bude doplněno / nahrazeno stromořadím v hustším sponu, se širší korunou přinášející stín a ochlazení ulice

A.4.4.1.3 OHRADNÍ

část západní (uliční profil č. 6)

- úprava profilu komunikace - odstranění travnatého pásu, náhrada trávníku užším záhonem, chodník oddělen od parkování a dopravy stromořadím s dešťovým záhonem (bezpečnější a příjemnější řešení), zpevněné plochy spádovány do navazujících prvků MZI - však

část východní (uliční profil č. 7)

- úprava profilu komunikace – doplnění stromořadí v rámci pásu podélných parkovacích stání vč. umístění trvalkových záhonů do rabat – zpevněné plochy spádovány do navazujících prvků MZI – však

A.4.4.1.4 TIGRIDOVA

- oboustranné stromořadí, dešťové záhony, trvalková rabata, mobiliář – obytná klidová ulice

A.4.4.1.5 PEKÁRENSKÁ (ULIČNÍ PROFIL Č. 11)

- tramvajová trať v zeleném pásu – extenzivní travobylinné společenstvo / rozchodníkový koberec, tramvajová zastávka
- vytvoření obytné ulice směrem od tramvaje k obytné zástavbě pekáren vytvořením širší zpevněné plochy s boskety a trvalkovými porosty (dešťové záhony se vsakem), vedoucí k vytvoření pobytového prostoru zobytněného mobiliářem

A.4.4.2 NÁMĚSTÍ

A.4.4.2.1 a – LOKÁLNÍ NÁMĚSTÍ U KŘÍŽOVATKY U PLYNÁRNY X MICHELSKÁ X NUSELSKÁ

- veřejný prostor v křižovatce, remodelce terénu (vsak – MZI)
- vložené stromořadí od Botiče až do křižovatky (kultivace uličního prostoru)
- parčík – na stromořadí navazuje nově vložený bosket stromů s mlatem a trvalkovými / dešťovými záhony pro vsak a jasné vymezení pobytové plochy, oživení prostoru kvetením
- formální charakter, stín, vodní prvek omezující hluk blízké křižovatky, mobiliář, trhy

A.4.4.2.2 b – LOKÁLNÍ NÁMĚSTÍ U KŘÍŽOVATKY OHRADNÍ X MICHELSKÁ A NAVAZUJÍCÍ ULIČNÍ PROSTRANSTVÍ

- urbanistické řešení amorfního území
- formování stávajících veřejných prostranství

1. Lokální náměstí v severovýchodní části křižovatky – b: Formální řešení prostoru pomocí osově souměrnosti reagující na architektonické dominanty území. V křížení vodní prvek (uměl.dílo), tekoucí voda eliminuje ruch ulice – zklidnění místa), akcentováno čtveřicí dominantních solitér. Parter před objekty řešen formálním kvetoucím záhonem (vsak).

V navazujícím území podél Michelské ulice navržen dvouřadý bosket stromů přinášející stín a poskytující vnitřní prostor pro další programovou náplň (trhy, posezení, pétanque, apod., vazba na blízké školy s minimem veřejného prostoru).

2. Uliční prostranství v jihovýchodní části křižovatky – při S.1.19.a: Eliminace pěšího pohybu v křižovatce vymístěním jednoho z chodníků, nahrazením vegetačním pásem (alej, náhrada trávniku v průlehu/dešťový záhon, však) a rozšířením plochy parkoviště, doplněného rastrem stromů (stín, však). Chodník podél fasád městského bloku je rozšířen, doplněn stromořadím s rabátky s dešťovými záhony (oddělení od parkování).

A.4.4.2.3 C – ČTVRŤOVÉ NÁMĚSTÍ TIGRIDOVA

západní část

- pobytové náměstí s navazujícím obchodním parterem
- bosket, stromořadí, pásy vegetace a mlatu – dešťové záhony, trvalky, však, akcent v podobě uměleckého či vodního prvku
- v bosketu mobiliář, technologické hračky pro mládež (edukace, rébusy)

- prostor setkávání a her

východní část

- pobytové náměstí s navazujícím obchodním parterem
- bosket, stromořadí, dešťové záhony, trvalky – vsak
- prostor setkávání a odpočinku

A.4.4.2.4 D – ČTVRŤOVÉ NÁMĚSTÍ PEKÁRENSKÁ

- formálněji řešené veřejné prostranství
- převážně pobytová funkce (pobyt, odpočinek, shromažďování)
- městský mobiliář
- zeleň ve formě alejí, bosketů či solitér (převaha opadavých listnatých dřevin domácího původu), doplněných adekvátními formami plošné zeleně (především trvalkové záhony)

A.4.4.3 MĚSTSKÁ VEŘEJNÁ ZELEŇ

A.4.4.3.1 MĚSTSKÝ PARK U BOTIČE A ZELEŇ PODÉL TĚLESA ŽELEZNICE A TRAMVAJE (N.1.6, N.3.1, ULIČNÍ PROFIL Č. 13)

- nové řešení ve vazbě na metropolitní záměr vložení tramvajové trati a cyklostezky.

U Botiče (N.1.6):

Renaturalizace toku potoka (peřejky, kameny, rozvolnění břehů), vytvoření vedlejšího ramene s meandrem a šterkovým náplavem – zpřístupnění pomocí balvanů. Příroděblízké řešení – domácí taxony, přirozené formy, bylinné doprovodné břehové porosty (hmyz, ptactvo, drobní živočichové), celkově zvýšení vsaku, bioklimatický efekt. Možnost vložit (decentní) robinsonádní hřiště. Rekreační zázemí nových bytových domů a sídliště.

ÚS navrhuje cílový stav území. Stávající objekt č.p. 1568 (kolaudovaný před nabitím účinnosti platného ÚP), jehož využití neodpovídá využití stanovenému pro danou funkční plochu (ZMK), je studií určený k dožití a následné demolici. Po dobu jeho životnosti jsou možné stavební úpravy, při kterých nedojde ke zvětšení zastavěné plochy, objemu stavby, ani ke změně využití (dle ÚP SÚ HMP, oddílu 3c, odst. 4).

Podél tělesa železnice a tramvaje (N.3.1, uliční profil č. 13):

Protáhlé území, vložení dvojice hlavních bezmotorových (běžeckých, cyklistických) tahů doplněných alejemi, ve středovém pásu příroděblízké řešení – domácí taxony, přirozené formy, extenzivní zeleň. V blízkosti toku Botiče rekreační plocha doplněná stromy (stín), trvalkovými záhony (dešťové záhony), atypickým mobiliářem (lehátka, piknik, gril...). Rekreační zázemí nových bytových domů, sídliště, na trase dálkových pěších cest a cyklotras.

A.4.4.3.2 MĚSTSKÝ PARK PSÍ LOUČKA (N.3.2)

Stávající porosty ve svazích posílené novými dosadbami v okrajových partiích. Rovinatá plocha řešena jako přírodně krajinářská kompozice ve vazbě na sousedící developerský záměr bytových domů s krajinářskou úpravou. Travnaté plochy rozčleněny skupinami stromů (vícekmenů/ solitér), vybaveny jednoduchým mobiliářem, v západní části situována psí loučka s agility vybavením.

A.4.4.3.3 MĚSTSKÝ PARK OHRADNÍ (N.4.4)

- Svah s vegetací pod ulicí Ohradní s protierozní a ekologickou funkcí je navržen k částečné transformaci do parkové plochy – zpřístupnění terasy mezi oběma stávajícími schodišti, vložení programu a mobiliáře, vybudování vyhlídky, rozšíření parkové plochy pod patou svahu za nově navrženou dostavbou městských bloků podél křižovatky v Michelské ulici (s podzemním parkováním), potenciální plocha pro dětské hřiště.

- Posílení stávající vegetace, keřového a bylinného patra, travobylinné porosty s redukováným počtem sečí.

A.4.4.3.4 MĚSTSKÝ PARK V ZÁPOLÍ (N.5.3)

Stávající podoba jediné ucelené parkové plochy v řešeném území je dožilá, nevyhovující. Chybí zde koncepce, program, mobiliář, vegetace je zanedbaná, s omezenou funkcí / benefity. Zpracovaná studie revitalizace této lokality (Terra Florida, In site) přináší řešení, navrhuje optimální kompoziční a programové schéma, novou cestní síť a mobiliář, pracuje s principy MZI. Ve výhledu této ÚS však část řešeného území pohltí trasa nově budované tramvajové trati, zároveň jižní část parku bude značně rozšířena. V souvislosti s těmito zásahy a celkovým konceptem řešeného území bude nezbytné provést revizi zpracovaného záměru. Návrh revitalizace parku by měl zohlednit etapizaci – etapa 1 před provedením trati, etapa 2 po provedení trati.

A.5 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Studie zpřesňuje úsek vedení navrhované tramvajové tratě Vyskočilova – U Plynárny, který je součástí, tzv. Jižní tramvajové tangenty. Koridor trati je vymezen v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy (dále ZÚR) jako koridor územní rezervy. Připravují se změny platného ÚP hl. m. Prahy (změny ÚP č. Z 3071 a Z 3123), jejichž podstatou je zanesení tzv. Jižní tramvajové tangenty do platného ÚP hl. m. Prahy. Tramvajová trať v úseku Budějovická – Vyskočilova – U Plynárny byla rámcově prověřena v r. 2013 ve studii Východní tramvajové tangenty (zpracovatel Metroprojekt Praha a. s.).

Tramvajová trasa je v návrhu vedena částečně po stávajících veřejných prostranstvích a částečně po soukromých pozemcích a do řešeného území vnáší tři zastávky v ulici V Zápolí, Pekárenské (mezi křižováními s ulicemi Vnější a Vnitřní) a poblíž ulice U Plynárny v blízkosti uvažované budoucí železniční zastávky.

Tramvajová trať je vedena od ulice Vyskočilovy ulicemi V Zápolí a Pekárenskou ve středovém pásu mezi jízdními pruhy. Od křižení s ulicí Hadovitou je vedena na samostatném podélně klesajícím tělese, úrovněově křížuje ulici Ohradní a pokračuje přibližně na úrovni navazujících nestavebních bloků a uličních prostranství v souběhu s železnicí do ulice U Plynárny.

Doplnění dopravního skeletu se realizuje především na úrovni bezmotorové případně obslužné dopravy. Úpravy na silniční síti představuje úprava křižovatky a ulic V Zápolí x Vyskočilova x Michelská. Jedná se o úpravu trasování, organizace a šířky komunikace za účelem vložení středového vedení tramvajové trati vč. zastávky a s cílem zvětšit dopravní kapacitu křižovatky přidáním pravého odbočovacího pruhu z ulice V Zápolí do ulice Michelské. Druhou významnou úpravou směrového vedení je změna křižovatky V Zápolí x Pekárenská x Na Dílech. Jedná se o změnu trasování, organizace a šířky komunikací za účelem zjednodušení, zmenšení a zpřehlednění křižovatky. Navržené řešení přináší novou kvalitu v území díky zvětšení plochy nestavebního bloku N.5.3 (jižní část tzv. parku V Zápolí). Další úpravy ÚS navrhuje v ulici Pekárenská – nový uliční profil v souvislosti s vložením tramvajové trati (viz uliční profil č. 11 v příloze B.II.i) a drobná změna zaústění (levého odbočení) ulice Pekárenské do Psárské a Hadovité. Variantně ÚS navrhuje pokračování jízdních pruhů ulice Pekárenské podél obou stran oblouku tramvajové trati až do ulice Ohradní. V části stavebního bloku S.5.3.a je ve formě ustoupené stavební čáry navržena prostorová rezerva pro umístění jízdního pruhu.

ÚS dále navrhuje úpravy dopravního řešení v ulicích Michelské a U Plynárny doplněním odbočovacích pruhů pro levé odbočení (Z ulice Michelské do ulice U Michelského mlýna a z ulice U Plynárny do ulice Michelské). Prostor ulic bude stabilizován potvrzením stávajících prostranství. V prostoru ulice Michelské je potvrzena stávající liniová zeleň. V prostoru ulice Nuselské je navrženo nové stromořadí, doplněné do parkovacího pruhu.

Koncepce dopravního řešení nevkládá do území významné nové dopravní stavby, které by přinášely bariérový efekt. Nová tramvajová trasa prochází územím v souběhu se stávající komunikací a tělesem železnice. Na trase jsou navržena opatření pro zachování stávající prostupnosti a doplněna je i možnost nových propojení (přes tramvajovou a železniční trať v místě trasy horkovodu).

Návrh umožňuje vedení tras bezmotorové dopravy nejen paralelně k hlavním dopravním tahům v území, ale i v samostatných koridorech, které navazují na koridory stávající. Dopravní propojení bezmotorových tras je nově umožněno pod mostem ulice Michelské a dále podél Botiče.

Studie navrhuje úpravu prostupnosti území, především v transformačních blocích řešeného území. Páteřní trasu samostatného vedení bezmotorové dopravy představuje koridor kolem Botiče a prostor veřejné zeleně podél tělesa železniční trati.

Změna organizace dopravy:

Úpravy směrovosti jsou navrženy spolu s novým řešením křižovatek Vyskočilova x Michelská x V Zápolí a V Zápolí x Pekárenská x Na Dílech. Řešení křižovatek omezuje provoz z ulice Pekárenské a plánované nové výstavby do stabilizovaného obytného území lokality Horní Michle kolem ulic V Zápolí, Na Líše.

Úprava křižovatky V Zápolí x Michelská představuje doplnění nového řadícího pruh v ulici V Zápolí pro přímý směr a odbočení vpravo. Střední pruh z ulice V Zápolí tak zůstává pouze pro přímý pohyb do ulice Vyskočilovy.

V ulici Michelské je ve směru od Ohradní doplněn levý odbočovací pruh pro odbočení do ulice U Michelského Mlýna.

V křižovatce Michelská x U Plynárny se na vjezd z ulice U Plynárny doplňuje rozšíření vozovky pro rozdělení řazení aut před křižovatkou ve směru rovně do ulice Nuselská a vlevo do ulice Michelské.

Úprava dopravního řešení je navržena v prostoru náměstíčka, křižovatky ulic U Plynárny x Michelská, kde je dnes připojen vjezd a parkoviště.

A.5.1 PĚŠÍ DOPRAVA A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Územní studie vymezuje nové koridory bezmotorové dopravy v území. Jedná se o trasu paralelně s vodním tokem, nebo v souběhu s tělesem železnice ve východní části území. Pro zajištění prostupnosti územím jsou navrženy propojení stavebními bloky v transformačních a rozvojových územích. Stávající prostupy a propojení v území jsou návrhem potvrzeny včetně podmínek jejich zachování.

Studie zachovává stávající celoměstské cyklotrasy a navrhuje jejich doplnění nebo úpravu. Vedení cyklotrasy A 23 je navrženo od ulice Michelské podél jižní hranice stavebního bloku S.1.13 (domov Sue Ryder), přes most Sue Ryder a dále po pravém břehu Botiče, kde se napojuje na navrženou trasu A 421 a dále pokračuje variantně buď severně do ulice U Plynárny, kterou pokračuje východním směrem nebo jižně do navrženého bezmotorového propojení P.3.3 přes železniční trať a dále podél Botiče (viz níže). Cyklotrasa A 223 a její vedení v ulici Michelské, Prostřední, Pekárenské, Na Dílech a Na Líše zůstává zachováno.

Studie navrhuje nové bezmotorové propojení ve východní části území paralelně s tělesem železnice a novou tramvajovou trasou (mezi bloky N.3.1 a N.1.6/S.1.18). Vedení trasy umožňuje převzetí celoměstské cyklotrasy A 421 v navrženém šířkovém profilu 8 m, včetně nového přemostění Botiče až do ulice Ohradní. ÚS zároveň navrhuje prostorovou rezervu mezi tramvajovou a železniční tratí. Tato rezerva je určena pro variantní trasování A421, které by z ulice Nad Vinným potokem překonávalo ulici U Plynárny mimoúrovňově na mostní konstrukci v souběhu s železniční tratí a jižně by dále pokračovalo podél tramvajové trati do ulice Ohradní, kde se obě variantní trasy potkávají. Návrh dále využívá pro vedení celoměstské cyklotrasy (v rámci sdíleného bezmotorového prostoru) stávající koridor ulice Ohradní jihovýchodním směrem do pásu mezi železniční tratí a ulicí Na Záhonech, kudy pokračuje návrh chráněného bezmotorového propojení v trase stávající pěšiny (viz „Labuť-Eden, vyhledávací studie bezmotorových propojení“, zprac. Ing. arch. Tomáš Cach, květen 2019). Variantně je možné ulicí Ohradní pokračovat do trojúhelníkového prostoru mezi železničními tratěmi, navazujícího jihovýchodně na řešené území.

ÚS navrhuje v podrobnějších dokumentacích prověřit opatření vedoucí ke zklidnění dopravy na všech místních komunikacích a propojení v řešeném území, umožňující vedení cyklistické a motorové dopravy ve sdíleném dopravním prostoru.

Páteční trasu bezmotorové dopravy v území dále představuje koridor kolem Botiče. Omezení prostupnosti podél toku v místě mostu ulice Michelské je řešeno propojením nově navržené stezky po pravém břehu toku pod mostem a využitím stávající lávky pro přechod na levou stranu, kde je navrženo pokračování bezmotorové trasy po stávajícím tělese TI. Pro rekreaci a bezmotorový pohyb je navrženo uvolnění území levého i pravého břehu Botiče východně od ulice Michelské. K prověření je umístění bezmotorového propojení do horní částí koryta potoka (např. formou vykonzolované pěší lávky) v úseku mezi Michelskou ulicí a mostem Sue Ryder a dále v úseku bloku S.1.9. podél tělesa retenční nádrže.

Návrh nových napojení lokality je závislý na podmínkách navazujícího území. Propojení území východním směrem kolem Botiče mimo řešené území (P.3.3) navrhujeme variantně:

1/ využití prostoru trasy průchodu stávajícího horkovodu pod železniční tratí přeložením stávajícího vedení pod zem
2/ lávkou přes odstavné trati přibližně v trase horkovodu a následně pod tratí č. 210 po stávající komunikaci

Návrh prostupnosti území vyplývá z členění stavebních bloků transformačních a rozvojových částí území. Rozhodující transformační území Dolní Michle mezi ulicí Ohradní a nivou Botiče je perforováno systémem propojení (místních komunikací) v rastru cca po 60 ti metrech. Členění navrhované zástavby je doplněno propojením ve východo - západním směru vedeným jižně od středu navrhované zástavby.

Studie zohledňuje Generel páteřních a hlavních cyklistických tras hl. m. Prahy 2018.

A.5.2 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Studie navrhuje vedení tramvajové trati v nové trase řešeným územím včetně tří zastávek. Stávající trasy a zastávky autobusových linek MHD nejsou na základě konzultací s DP studií dotčeny. V budoucnu pravděpodobně

dojde v souvislosti s výstavbou a zprovozněním tramvajové trati k úpravě vedení autobusových linek, nicméně vzhledem k návrhovému časovému horizontu není v současnosti účelné návrh uprav vedení do studie promítat.

Úsek tramvajové trati Vyskočilova – U Plynárny je součástí tzv. jižní tangenty, která se na stávající tramvajovou síť napojuje na Dvorcích z prostoru Podolského nábřeží, prochází ulicí Jeremenkovou a Olbrachtovou, kde tvoří uzel hromadné dopravy spolu se stanicí metra C Budějovickou a pokračuje ulicí Vyskočilovou pod 5. května, územím Brumlovky, ulicí V Zápolí, Pekárenskou a podél železniční trati do ulice u Plynárny. Výhledově se v území počítá s umístěním železniční zastávky poblíž ulice U Plynárny jako součástí městské hromadné dopravy. Přesná poloha a podoba zastávky není v době zpracování studie známa a její návrh ani další vazby na tento dopravní systém nejsou součástí návrhu. ÚS pouze stanovuje povinnost vytvoření přestupní vazby mezi navrženou tramvajovou zastávkou u ulice U Plynárny a budoucí železniční zastávkou (P.3.5). Podmínkou realizace úseku tramvajové trati v řešeném území je zajištění realizovatelnosti trasy v celé její délce. Tramvajová trať se tak bude významně podílet na dopravní obsluze stabilizovaných i transformačních a rozvojových ploch.

A.5.3 DOPRAVA V KLIDU

Pro řešení potřeby dopravy v klidu je závazná podmínka pro stavebníky realizovat parkovací vázaná i návštěvnická stání na vlastním pozemku (v rámci stavebních bloků) minimálně dle platné legislativy, maximálně dle reálných potřeb území. Předpokládaná bilance minimální potřeby parkovacích stání na podkladě navrhovaných maximálních kapacit HPP je uvedena v kapitole A.11. Územní studie uplatňuje požadavek umisťovat návštěvnická parkovací stání mimo uliční prostranství s výjimkou odůvodněných případů, kdy uliční prostranství přímo přilehlá ke stavebnímu bloku a zároveň je umisťováno jako součást záměru (pozemku investora).

Stávající koncepce podélných parkovacích stání se v území nemění. Některá prostranství ve vazbě na ulici Michelskou využívaná dnes jako parkoviště jsou navržena pro prostranství s parkovou úpravou s redukcí parkovacích stání. Parkovací stání v uličních profilech hlavních ulic budou zachována, případně doplněna. Studie nevymezuje samostatný nový objekt typu parkovací dům pro odstavování vozidel návštěvníků nebo rezidentů, nicméně stanovuje požadavek (plovoucí značka **G100**) na umístění 100 veřejných garážových stání v rámci navržené výstavby v části bloku S.4.6.b. a požadavek (plovoucí značka **P30**) na umístění 30 veřejných parkovacích stání v rámci nové výstavby v bloku S.5.6.

A.5.4 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Základní kostru dopravně významných ulic v řešeném území budou nadále tvořit ulice Michelská a U Plynárny. Prostorové řešení hlavních komunikací a jejich dopravní zatřídění se studií významně nemění. Jsou navrženy pouze úpravy uličních profilů, zejména doplnění stromořadí či šířek jednotlivých dopravních pruhů.

V širších vztazích budou ve spádové oblasti i do budoucna dopravně nejvýznamnější komunikace: Jižní spojka, 5. května, Vyskočilova, Michelská, Nuselská, U Plynárny, Nad Vinným potokem, na východě ul. Chodovská a Spořilovská.

Úpravy dopravního řešení vyvolává zařazení tramvajové trati do uličního profilu v ulici V Zápolí a Pekárenské.

Další stavební úpravy uliční sítě jsou v ÚS navrženy zejména s cílem minimalizovat dopady uvažovaného zvýšení dopravní zátěže v území, generovaného v souvislosti s realizací výstavby v rozvojových a transformačních stavebních blocích (viz analytickou část ÚS).

Všechny hlavní navržené úpravy uliční sítě jsou popsány v úvodu kapitoly A.5.

A.5.5 VLIV DOPRAVY NA HLUKOVÉ ZATÍŽENÍ ÚZEMÍ

Stávající hluková situace v území je ovlivněna zejména tranzitní dopravou v ulicích Michelské, Nuselské a U Plynárny. Lze předpokládat, že po realizaci návrhové kapacity území (všech stavebních záměrů) zůstane hluková situace téměř beze změny, pouze s lokálními mírnými zlepšeními či zhoršeními na úrovni některých ulic. Zároveň lze výhledově (rok 2040) očekávat pozitivní trend po zprovoznění významných dopravních staveb odvádějící dopravu z intravilánu Prahy na okruhy (mělo by dojít k úplnému naplnění platného územního plánu a dokončení komunikační sítě hl. m. Prahy). ÚS navrhuje některé výše zmíněné (viz úvod kapitoly A.5) úpravy křižovatek na nejvíce zatížené ulici Michelské, vedoucí k jejich zkapacitnění a tedy k celkovému zlepšení dopravní a hlukové situace. ÚS zároveň navrhuje řadu opatření v souladu s koncepčním východiskem č. 4 (viz A.1.4) vedoucích ke snižování negativních vlivů z dopravy a celkovému zkvalitnění obytného prostředí.

ÚS zpřesňuje vedení tramvajové trati územím v souladu s nadřazenou ÚPD a dalšími závaznými dokumenty (viz úvod kapitoly A.5) a v případě její realizace lze očekávat zvýšení hlukové zátěže v dotčeném území. ÚS se snaží negativní vlivy minimalizovat jak samotným trasováním trati (přimknutí ke stávajícímu tělesu železniční dráhy, vedení převážně rozvojovým územím), tak návrhem profilu ulice Pekárenské (viz A.4.4.1.5) – umístění trati v zeleném pásu.

A.6 TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Změny na síti technické infrastruktury vyvolané návrhem v území nezasahují zásadně do stávající koncepce řešení s výjimkou realizace tramvajového tělesa a související nutné změny v profilu komunikace Pekárenské, kde bude nutné přeložit trasu horkovodu v délce cca 450 m, plus dílčí přeložky vedení kříženého v kolmém směru. Vedení nové linie územím představuje současně příležitost využít tento nový koridor pro ostatní síť technické infrastruktury související například s realizací přestavby v areálu pekáren (stavební bloky 5.3, 5.4, 5.5).

Druhým potenciálním zásahem do technické infrastruktury představuje variantní řešení prostupnosti tělesem železničního náspu pro alternativní vedení bezmotorové dopravy údolnicí Botiče východním směrem do prostoru mezi areál Pražských plynáren a prostor odstavného nádraží Praha – Jih. Zde by se v případě realizace jednalo o zásah do infrastruktury v délce cca 90 m a její přeložení o úroveň níž tak, aby v prostupu tělesem vznikl dostatečný prostor pro pohyb cyklistů a chodců (min. světlá výška 2,5m, nicméně vzhledem k délce průchodu co nejvíce).

Ostatní záměry v území nepředstavují výrazné střety s prvky technické infrastruktury. Jedná se v zásadě o dílčí úpravy na stávající síti včetně zajištění nutných přeložek a nových přípojek dle potřeby jednotlivých záměrů.

V jednotlivých systémech inženýrských sítí jsou navrhována následující opatření:

A.6.1 VODOVOD

Zásobování řešeného území Michle pitnou vodou je řešeno prostřednictvím pražského vodárenského systému. Vodovodní síť v území je napojena ze tří zásobních pásem. Jižní část ze zásobního pásma 230 Kvestorská (vodojem Kvestorská), východní část ze zásobního pásma 217 Jesenice I. – do sídliště Baarova (vodojem Jesenice I.) a západní část území ze zásobního pásma 233 Zelená Liška – pro Podolí.

Vodovodní síť v řešeném území je dostatečně kapacitní. Potřeby vycházející z orientační bilance potřeb pitné vody jsou v možnostech stávající sítě po jejím doplnění o dílčí zásobovací řady v plochách plánované výstavby.

Územím procházejí 3 větve významných vodovodních přívaděčů DN 500, vedoucích z vodojemů Zelená Liška a Kvestorská, které se nacházejí nedaleko od západní hranice řešeného území. Původní vodovodní přívaděč DN 1000, který prochází ulicemi v Zápolí, Prostřední a Pod Farou je mimo provoz.

Krátká přeložka stávajícího vodovodního řadu je navržena v Pekárenské ulici, v místě kolize s navrhovanou tramvajovou tratí. Další vodovodní řady napojené ze stávajícího vodovodu v Pekárenské ulici jsou navrhovány pro zásobování zástavby navrhované v prostoru bývalých pekáren. V severní části bývalého areálu pekáren je navržena přeložka stávajícího vodovodního řadu.

Nové vodovodní řady s dílčí krátkou přeložkou jsou navrženy pro nově vymezenou zástavbu ve stavebních blocích S.1.17 a S.1.18. V nově navrhované komunikaci (veřejném propojení) přetínající obě plochy, souběžně s ulicí Ohradní je navržen vodovodní řad tvořící v transformačním území vodovodní okruh.

Doplnění vodovodní sítě jednou novou větví je navrženo v ulici Za Arielem. Ve stavebním bloku S.1.6 jsou navrženy 2 úpravy vodovodní sítě - krátká přeložka stávajícího řadu v severní části ulice U Hellady a prodloužení stávajícího vodovodního řadu na jihovýchodní straně bloku.

A.6.2 KANALIZACE

Řešené území je odkanalizováno jednotnou kanalizací městské kanalizační sítě. Územím procházejí dvě větve kanalizačního sběrače K. Jedna vede podél levého břehu Botiče a pokračuje dále Pankráckou štolou DN 1800 do Podolí k Vltavskému břehu. Druhá větev sběrače K vede podél pravého břehu Botiče (na jeho levý břeh přechází mimo řešené území ve Vršovicích). Kanalizační síť umožňuje rozdělení průtoku mezi oběma větvemi sběrače K, před začátkem Pankrácké štolky je na sběrači situována odlehčovací komora. Na pravobřežní větví je v ulici Za Arielem umístěn objekt dešťové usazovací nádrže.

V územní studii jsou navrženy přeložky dvou stávajících stok, které kolidují s trasou navrhované tramvajové trati v ulici Pekárenské.

Spláskové vody z ploch s nově navrhovanou obytnou zástavbou budou sváděny nově navrhovanou splaškovou kanalizací do stávající kanalizační sítě. V plochách bývalých pekáren je navrženo několik větví nové kanalizace včetně přeložek stávajících stok v severní části území. Ve stavebních blocích S.1.17 a S.1.18 je navržena dílčí přeložka stávající kanalizace v jihovýchodním rohu území, další úseky stok jsou navrženy v nově navrhované komunikaci (veřejném propojení) souběžně s ulicí Ohradní, která obě plochy protíná. V komunikacích vedených severojižním směrem jsou navrženy stoky dešťové kanalizace vedoucí k toku Botiče.

Nová kanalizační stoka je navržena pro odkanalizování východního okraje zástavby stavebního bloku S.1.6.b.

Obecně je kapacita kanalizační sítě v řešeném území dostatečná, podrobné řešení však bude vyžadovat problematika nakládání se srážkovými vodami. V rámci nové zástavby budou realizovány prvky „modré infrastruktury“ umožňující větší míru hospodaření se srážkovou vodou v místě vzniku, jejího vsakování a dalšího využití, což v důsledku vede k minimalizaci jejího odtoku do jednotné kanalizační sítě nebo alespoň ke značnému zpomalení jejího odtoku. Součástí těchto opatření budou akumulační prvky u jednotlivých stavebních objektů a kombinace průlehů a drobných vsakovacích ploch v rámci veřejných prostranství. Opatření budou realizována tak, aby plánovanou zástavbou v území nedocházelo ke zhoršení odtokových poměrů v povodí Botiče, ale k jejich postupnému zlepšování.

Srážkové vody z ploch jednotlivých stavebních bloků budou vsakovány (popř. akumulovány a dále využívány) v rámci jednotlivých bloků. U bloku s velkým podílem zpevněných ploch nebo v případě prokázané nemožnosti vsakování bude odpadní dešťová voda v rámci bloku akumulována a postupně vypouštěna do jednotné kanalizace tak, aby množství vody vypouštěné do kanalizační sítě dosahovalo max. hodnoty 10 l/s na 1 ha celkové plochy bloku.

Srážkové vody z uličních prostranství a nestavebních bloků budou v převážné míře odváděny systémem povrchového odtoku, vpustí a propustků do vsakovacích průlehů, dešťových záhonů a prokořenitelných prostorů vzrostlé zeleně v nezpevněných plochách a rabatech. Pouze v místech, kde toto řešení nebude možné, budou srážkové vody prostřednictvím uličních vpustí napojovány do navrhované dešťové kanalizace, popř. stávající jednotné kanalizace. Navržené principy modrozelené infrastruktury včetně hospodaření s dešťovými vodami jsou uvedeny v samostatné kapitole A.4 a zobrazeny na samostatné grafické příloze B.II.e.

A.6.3 ZÁSOBOVÁNÍ TEPLEM

Řešené území je protkáno kapacitními rozvody CZT. V rámci nové bytové zástavby je počítáno s napojením nových objektů na teplo ze systému CZT.

Je navržena přeložka stávajícího horkovodu v Pekárenské ulici z důvodu kolize s navrhovanou tramvajovou tratí. V plochách bývalého areálu Pekáren je navrženo zásobování teplem prostřednictvím nových teplovodních rozvodů napojených ze stávající sítě. Přeložka stávajícího horkovodu je navržena i v ulici Ohradní, kde horkovod zasahuje do vymezené stavební čáry.

Ve stavebních blocích S.1.17 a S.1.18 je zásobování teplem navrženo částečně ze stávající a částečně z navrhované teplovodní sítě. Ve stavebních blocích S.1.17.c a S.1.17e jsou navrženy krátké přeložky stávajícího teplovodu.

Rozšíření stávající teplovodní sítě je navrženo ve stavebních blocích S.1.4, S.1.9 a S.1.6.

Navrhované rozvody sítě CZT (horkovody i teplovody) jsou v územní studii zakresleny z důvodu podrobnosti a přehlednosti dokumentace zjednodušenou formou, tj. osou trasy, která je grafickým vyznačení koridoru pro umístění budoucího horkovodu/teplovodu. Přesná trasa obou potrubí včetně kompenzátorů bude stanovena v podrobnějších projektových dokumentacích.

A.6.4 PLYNOVODY

Do řešeného území nezasahují trasy vysokotlakého (VTL) plynovodu. Zemní plyn je do území přiváděn středotlakými plynovodními řadami, v území se nacházejí dvě plynové regulační stanice STL/NTL. Jedna je umístěna v Michelské ulici poblíž křižovatky s ulicí Ohradní, druhá na pravém břehu Botiče u ulice Za Arielem. Energetické zásobování objektů je tedy v území možné i ze stávající plynovodní sítě. U objektů v dosahu systému CZT je počítáno s preferencí dodávek tepla prostřednictvím CZT.

Ve studii nejsou navrhovány úpravy stávající plynovodní sítě s výjimkou úpravy dvou křížení navrhované tramvajové trati v Pekárenské ulici se stávajícími řadami STL plynovodu.

A.6.5 ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ

V území se nachází poměrně hustá kabelová síť rozvodů VN 22 kV, rozvodna 110/22 kV je situována za hranicí řešeného území u ulice 5. května.

Zásobování území v Michli elektrickou energií je řešeno prostřednictvím kabelové sítě VN 22 kV a z ní napojených trafostanic 22/ 0,4 kV. Z trafostanic je rozvedena kabelová síť NN napojující přípojkové skříně jednotlivých odběratelů.

Územní studie se zabývá řešením rozvodů elektrické energie do úrovně VN, nové rozvody a přeložky sítě NN jsou mimo podrobnost územní studie.

Na území bývalých pekáren se nacházejí dvě stávající trafostanice, které budou v území zachovány. Trafostanice v jihovýchodní části plochy, která je součástí objektu určeného k demolici bude přemístěna v rámci plochy bloku v blízkosti původního umístění dle přesnější dokumentace budoucí zástavby. V ploše je navržena přeložka kabelové trasy VN zasahující do navrhované stavební čáry.

Ve stavebních blocích S.1.17, S.1.18 a S.1.19 se nacházejí stávající trafostanice a rozvody VN. Stávající trafostanice jsou navrženy k úpravě v rámci bloku, případně jsou doplněny nové stanice a jsou navrženy přeložky kabelů zasahujících do navrhované zástavby. Přeložky jsou zakresleny pouze schematicky, protože trafostanice nejsou ve studii přesně umísťovány. Značky trafostanic jsou grafickým vyznačením umístění stanice v rámci bloku, které bude na základě podrobnějších dokumentací upřesněno.

Navrhované kabelové trasy VN jsou v územní studii zakresleny z důvodu podrobnosti a přehlednosti dokumentace zjednodušenou formou, tj. osou trasy, která je grafickým vyznačením koridoru pro umístění budoucí kabelové trasy VN 22 kV.

A.6.6 ELEKTRONICKÉ KOMUNIKACE

Sítě elektronických komunikací jsou v území řešeny převážně kabelovými rozvody a budou i nadále ukládány v uličních prostranstvích dle příslušných technických norem a napojeny na stávající síť na základě potřeb v území a podmínek správců infrastruktury.

Inženýrské sítě budou v řešeném území ukládány v rámci uličních prostranství v souladu s příslušnými technickými normami tak, aby byl minimalizován zásah do veřejného prostranství provozováním vedení a zejména jeho případnou rekonstrukcí. Trasy technické infrastruktury budou vedeny v uličních prostranstvích, pokud možno rovnoběžně s hranou komunikace nebo s uliční čarou, křížení jednotlivých vedení navzájem a tras inženýrských sítí s komunikacemi budou v maximální možné míře navrhována jako kolmá. U širších uličních prostranství budou minimalizovány diagonální trasy vedení technické infrastruktury. Trasy technické infrastruktury budou respektovat vymezené koridory pro výsadbu stromořadí.

Na výkresu Technická infrastruktura jsou zakresleny navrhované trasy vedení technické infrastruktury. Navrhované trasy inženýrských sítí jsou zakresleny grafickou značkou pro znázornění koridoru daného vedení, který bude umístěn v rámci vymezeného uličního prostranství. Ostatní sítě technické infrastruktury (zejména kabelové trasy NN, VO a elektronických komunikací) mohou být v uličním prostranství umísťovány v souladu s příslušnými technickými normami.

Objekty technické infrastruktury budou v rámci stavebních bloků navrženy tak, aby jejich obsluha byla umožněna z veřejného prostranství.

Bilance odhadovaných potřeb médií TI pro jednotlivé bloky v území jsou zpracovány v samostatné tabulkové příloze (viz A.11). V tabulce je bilancována potřeba tepla i potenciální potřeba plynu, přestože je nová zástavba navržena k zásobování teplem ze systému CZT.

A.7 VEŘEJNÁ VYBAVENOST

Veřejná vybavenost zahrnuje stavby, zařízení a pozemky sloužící například pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodiny, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva, obchod a služby.

Územní studie zachovává stávající významnější stavby veřejné vybavenosti v území. Vyznačeny jsou grafickými značkami **označení bloku s umístěním zařízení zdravotních a sociálních služeb, označení bloku s umístěním zařízení školství, označení bloku s umístěním zařízení správy, označení bloku s umístěním zařízení kultury a označení bloku s umístěním zařízení obchodu**. Grafické značky jsou umístěny přímo na dotčené stavbě v rámci stavebního bloku.

Územní studie umísťuje v návaznosti na některá významnější veřejná prostranství funkce veřejné vybavenosti ve formě živého obchodního parteru. Požadavek je vymezen grafickou značkou **hrana zástavby s veřejnou vybaveností v parteru** a stanovuje povinnost pro přízemní podlaží navazujících staveb výškově navázat na přilehlé veřejné prostranství a vytvořit tak podmínky pro realizaci živého (obchodního) parteru. Vnitřní dispozice dotčených staveb musí umožnit využití části stavby přiléhající k veřejnému prostranství pro funkce veřejné vybavenosti.

Požadavek na umístění veřejné vybavenosti a sportovní vybavenosti areálového typu je stanoven v některých částech stavebních bloků grafickými značkami **zařízení školství (umístěno na pozemek)** a **zařízení rekreace a sportu (umístěno na pozemek)**.

Požadavek na umístění stavby nebo funkce (v rámci jiných staveb) mateřské školy (v kapacitě minimálně 1 třídy) a komunitního centra (tedy víceúčelového prostoru umožňujícího společenské, kulturní, zájmové a jiné aktivity obyvatelům území) kdekoli v rámci stavebního bloku je vymezen grafickými značkami **požadavek na umístění mateřské školy v rámci stavebního bloku (plovoucí značka)** a **požadavek na umístění komunitního centra v rámci stavebního bloku (plovoucí značka)**.

A.8 VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

Územní studie navrhuje vymezit v příslušné ÚPD liniovou VPS dopravní infrastruktury – tramvajovou trať.

A.9 PODMÍNĚNOST STAVEB (ETAPIZACE)

Územní studie nenavrhuje etapizaci. Výstavba v některých stavebních blocích je podmíněna umístěním staveb či zařízení veřejné vybavenosti (viz kapitolu A.7) nebo zřízením určité kapacity parkovacích stání (viz kapitolu A.5.3).

Tramvajová trať – tzv. jižní tangenta

Návrh trasy tramvajové trati (tzv. jižní tangenty) je podmíněn řadou přidružených investic a opatření (přeložky či úpravy sítí TI, terénní konfigurace, odstranění stávajících staveb, výkup pozemků či smlouvy o výstavbě, apod.), které však tato studie nepředepisuje. Vzhledem k dlouhodobému horizontu tohoto záměru se předpokládá rozvoj území v etapách:

1/ Příprava a rozvoj území v souladu s touto studií zahrnující realizaci dopravní a technické infrastruktury bez samotné tramvajové trati v ulicích V Zápolí, Na Rolích, Pobočná, Pekárenská, Psárská, Ohradní, U Plynárny a v území podél železniční trati.

2/ Realizace samotné tramvajové trati.

A.10 POPIS JEDNOTLIVÝCH ULIČNÍCH PROFILŮ, NÁMĚSTÍ, STAVEBNÍCH A NESTAVEBNÍCH BLOKŮ

A.10.1 ULIČNÍ PROFILY

Č. 1

Obchodní ulice s živým parterem a stromořadím. Šířka profilu cca 23 m.

Pro více viz kapitolu A.4. a výkres č. B.II.i.

Č. 2

Obchodní ulice s živým parterem a stromořadím. Rozšíření jízdního pruhu pro umožnění levého odbočení do ulice Michelské. Šířka profilu cca 25 m.

Viz výkres č. B.II.i.

Č. 3

Obytná ulice – sdílený dopravní prostor. Doplnění stromořadí a mlatové cesty podél Botiče. Šířka profilu cca 11 m.

Viz výkres č. B.II.i.

Č. 4

Pobyťová ulice s pásy zeleně a stromořadím. Šířka profilu cca 28 m.

Pro více viz kapitolu A.4. a výkres č. B.II.i.

Č. 5

Pobyťová ulice. Doplnění trvalkových záhonů do koridoru parkujících stání, doplnění pásu trvalkového záhonu a stromořadí k zajištění vsaku dešťové vody v rabatech. Šířka profilu cca 40 m.

Viz výkres č. B.II.i.

Č. 6

Pobyťová ulice s pásem zeleně. Šířka profilu cca 10 m.

Pro více viz kapitolu A.4. a výkres č. B.II.i.

Č. 7

Pobytová ulice s pásem zeleně a stromořadím. Šířka profilu cca 17 m.

Pro více viz kapitolu A.4. a výkres č. B.II.i.

Č. 8

Obchodní ulice s živým parterem a stromořadím. Doplnění pásu trvalkového záhonu a stromořadí, doplnění zeleně zadržující stékající vodu ze svahu. Šířka profilu cca 23 m.

Viz výkres č. B.II.i.

Č. 9

Pobytová ulice se stromořadím. Zúžení travnatého pásu u domů, doplnění pásu trvalkového záhonu a stromořadí. Úprava na kolmá parkovací stání v kombinaci se stromy, doplnění pěšiny do stráně (místa zastavení s výhledy na město). Šířka profilu cca 20 m.

Viz výkres č. B.II.i.

Č. 10

Dopravní ulice se stromořadím a pásem zeleně. Doplnění pásu trvalkového záhonu a stromořadí (v místech bez TI). Šířka profilu cca 18 m.

Viz výkres č. B.II.i.

Č. 11

Obchodní a pobytová ulice s živým parterem zastávkou tramvaje, zelení, stromořadím a boskety. Šířka profilu cca 38 m.

Pro více viz kapitolu A.4. a výkres č. B.II.i.

Č. 12

Významná urbanistická dopravní a pobytová osa (pokračování ulice Vyskočilovy) se zastávkou tramvaje a pásy zeleně, navazující na obytnou ulici a městský park. Doplnění pásu trvalkového záhonu. Šířka základního profilu cca 35 m. Na základní profil navazuje ze severní strany obytná ulice, kde ÚS navrhuje doplnění stromořadí a celkovou kultivaci ploch zeleně v souladu s principy v ÚS stanovenými. Z jižní strany navazuje na základní profil městská veřejná zeleň (tzv. park V Zápolí). Cílový charakter celé soustavy paralelních ulic a parku musí být dále prověřován podrobnějšími dokumentacemi jako významná urbanistická osa s vyšší kvalitou (pobytové plochy zeleně, stromořadí, bezmotorové trasy, atd.)

Viz výkres č. B.II.i.

Č. 13

Pás městské veřejné zeleně příroděblízkého charakteru s bezmotorovými trasami a tramvajovou tratí. Šířka profilu cca 50 m.

Pro více viz kapitolu A.4. a výkres č. B.II.i.

A.10.2 NÁMĚSTÍ

Viz kapitolu A.4.4.2.

A.10.3 STAVEBNÍ BLOKY

S.1.1

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajícího charakteru kompaktní nízkopodlažní zástavby.

S.1.2

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajícího charakteru kompaktní nízkopodlažní zástavby.

S.1.3

Převážně stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajícího charakteru kompaktní nízkopodlažní zástavby.

S.1.4 a

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajícího charakteru kompaktní městské zástavby.

S.1.4 b

Rozvojový stavební blok. Zástavba městských solitérů na uliční čáře.

S.1.5

Transformační stavební blok. Kompaktní městská zástavba s živým parterem a kapacitním garážovým domem s kapacitou odpovídající současnému stavu nebo větší.

S.1.6 a

Transformační stavební blok. Zachování NKP „rodný dům Jana Kubelíka“ (parc. č. 1217/2, k. ú. Michle) jako komunitního centra. Kompaktní městská zástavba s živým parterem při ulici U Plynárny. Veřejně průchozí obytný blok se solitérní městskou zástavbou a veřejným prostranstvím.

S.1.6 b

Rozvojový stavební blok. Kompaktní městská zástavba s živým parterem při ulici U Plynárny. Rozvolněný blok se solitérní městskou zástavbou.

S.1.7

Stabilizovaný stavební blok solitérního objektu v původní historické stopě. Zachování stávajícího charakteru tradičních venkovských staveb. Na stavební blok se vztahuje výjimka z regulační čáry, popsaná v kapitole A.2.3.1.1.

S.1.8

Rozvojový stavební blok. Zástavba městského solitéru s živým parterem na uliční čáře.

S.1.9

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajícího charakteru zástavby městského solitéru na uliční čáře.

S.1.10

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajícího charakteru solitérní výškové dominanty bytového domu.

S.1.11

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajícího charakteru solitérní výškové dominanty bytového domu.

S.1.12

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajícího charakteru solitérní výškové dominanty bytového domu.

S.1.13

Stabilizovaný stavební blok. Zachování nemovité kulturní památky Michelský dvůr (parc. č. 1321, k. ú. Michle). Na stavební blok se vztahuje výjimka z regulační čáry, popsaná v kapitole A.2.3.1.1.

S.1.14

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajícího charakteru tradičních venkovských staveb.

S.1.15

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajícího charakteru nízkopodlažní městské obytné solitérní zástavby.

S.1.16

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajícího charakteru nízkopodlažní městské obytné solitérní zástavby.

S.1.17 a

Transformační a rozvojový stavební blok. Zachování a doplnění kompaktní tradičně formované zástavby při ulici Michelské. Veřejně průchozí rozvolněný blok městské obytné zástavby.

S.1.17 b

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajícího charakteru nízkopodlažní městské obytné zástavby.

S.1.17 c

Částečně stabilizovaný stavební blok. Zachování a doplnění stávající tradičně formované zástavby v návaznosti na lokální náměstí (b).

S.1.17 d

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajícího charakteru městské solitérní zástavby.

S.1.17 e

Transformační stavební blok. Městská zástavba na uliční čáře s živým parterem, formující čtvrtkové náměstí (C).

S.1.18 a

Transformační stavební blok. Kompaktní nebo rozvolněná zástavba na uliční čáře s živým parterem, formující čtvrtkové náměstí (C). Veřejně průchozí rozvolněný nebo otevřený blok s obytnou městskou zástavbou.

S.1.18 b

Transformační stavební blok. Rozvolněná zástavba na uliční čáře, formující uliční prostranství ulice Ohradní. Veřejně průchozí rozvolněný nebo otevřený blok s obytnou městskou zástavbou, mateřskou školou a výškovou dominantou.

S.1.19 a

Částečně stabilizovaný stavební blok. Zachování a doplnění stávající kompaktní městské zástavby. Veřejně průchozí blok.

S.1.19 b

Částečně stabilizovaný stavební blok. Zachování a doplnění stávající rozvolněné zástavby. Veřejně průchozí blok s výškovou dominantou.

S.2.1

Rozvojový stavební blok. Nízkopodlažní rozvolněná zástavba.

S.2.2 a

Stabilizovaný stavební blok. Zachování charakteru nízkopodlažní rozvolněné zástavby na stavební čáře.

S.2.2 b

Částečně stabilizovaný blok. Zachování nemovité kulturní památky Synagoga v Michli (parc. č. 924, k. ú. Michle). Zachování stávajícího charakteru kompaktní městské zástavby v severní části bloku. Zachování stávajícího charakteru rozvolněné zástavby na uliční čáře v jižní části bloku.

S.2.2 c

Rozvojový stavební blok. Nízkopodlažní rozvolněná zástavba.

S.2.2 d

Transformační a rozvojový stavební blok. Zachování objektu č.p. 191. Kompaktní nebo rozvolněná městská zástavba na uliční čáře, složená z různorodých objektů. Veřejně průchozí blok.

S.2.2 e

Rozvojový stavební blok. Výšková dominanta městského solitéru. Veřejně průchozí blok.

S.2.2 f

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávající tradičně formované a městské obytné rozvolněné zástavby na uliční čáře.

S.2.3

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajícího charakteru obytné kompaktní a rozvolněné nízkopodlažní zástavby.

S.2.4

Částečně stabilizovaný blok. Zachování a doplnění kompaktní nebo rozvolněné blokové zástavby.

S.2.5

Stabilizovaný stavební blok. Zachování nemovité kulturní památky Dům s lékárnou U černého orla (parc. č. 1128, k. ú. Michle). Zachování stávajícího charakteru kompaktní blokové zástavby.

S.2.6

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajícího charakteru kompaktní městské zástavby.

S.2.7

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajícího charakteru kompaktní nízkopodlažní zástavby.

S.2.8

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajícího charakteru kompaktní městské a tradičně formované zástavby.

S.4.1

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajícího charakteru solitérní výškové dominanty bytového domu.

S.4.2

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajícího charakteru solitérní nízkopodlažní zástavby v zeleni.

S.4.3

Transformační a rozvojový stavební blok. Solitérní městská zástavba s živým parterem.

S.4.4

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajícího charakteru solitérní výškové dominanty bytového domu.

S.4.5

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajícího charakteru solitérní výškové dominanty bytového domu.

S.4.6 a

Převážně stabilizovaný blok. Zachování stávající výškové dominanty. Zachování a doplnění solitérní městské zástavby s živým parterem na uliční čáře.

S.4.6 b

Rozvojový stavební blok. Městská kompaktní nebo rozvolněná zástavba s živým parterem na uliční čáře. Veřejně průchozí blok s veřejnými parkovacími stánky.

S.4.6 c

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajícího charakteru rozvolněné obytné blokové zástavby v zeleni.

S.5.1

Stabilizovaný stavební blok. Zachování stávajících charakterů solitérní nízkopodlažní zástavby v zeleni a městské obytné zástavby na stavební čáře.

S.5.2

Rozvojový stavební blok. Městská kompaktní nebo rozvolněná zástavba na stavební čáře.

S.5.3 a

Transformační stavební blok. Rozvolněná zástavba v zeleni. Veřejně průjezdný blok.

S.5.3 b

Transformační stavební blok. Rozvolněná zástavba a sportovní hřiště v zeleni.

S.5.3 c

Transformační stavební blok. Rozvolněná zástavba školského zařízení v zeleni.

S.5.4

Transformační stavební blok. Kompaktní zástavba na uliční čáře s živým parterem formující čtvrté náměstí (D) a uliční prostranství Pekárenské. Veřejně průchozí otevřený blok s obytnou městskou zástavbou, výškovou dominantou a komunitním centrem.

S.5.5

Transformační stavební blok. Kompaktní zástavba na uliční čáře s živým parterem formující čtvrtkové náměstí (D) a uliční prostranství Pekárenské. Veřejně průchozí otevřený blok s obytnou městskou zástavbou.

S.5.6

Částečně stabilizovaný stavební blok. Zachování stávající rozvolněné zástavby na stavební čáře, formující uliční prostranství Pekárenské. Zachování a doplnění stávající obytné a městské zástavby rozvolněného bloku. Veřejně průchozí blok s veřejnými parkovacími stáními.

A.10.4 NESTAVEBNÍ BLOKY

N.1.1

Městská zeleň příroděblízkého charakteru ve svahu s respektem ke stávající hodnotné vegetaci, s převahou opadavých listnatých dřevin domácího původu či kultivary domácích dřevin.

N.1.2

zrušen

N.1.3

Viz kapitolu A.4.

N.1.4

Kultivovaná městská parková zeleň ve formě bosketů, solitér, travnatých a trvalkových ploch doplněná mobiliářem k rekreačním a pobytovým aktivitám. Žádoucí cílový charakter zeleně je příroděblízký s respektem ke stávající hodnotné vegetaci, s převahou opadavých listnatých dřevin domácího původu či kultivary domácích dřevin.

N.1.5

Viz kapitolu A.4.

N.1.6

Viz kapitolu A.4.

N.1.7

zrušen

N.1.8

zrušen

N.1.9

Nahrazen nestavebním blokem N.3.1.b.

N.1.10

zrušen

N.1.11

Městská zeleň příroděblízkého charakteru s respektem ke stávající hodnotné vegetaci, s převahou opadavých listnatých dřevin domácího původu či kultivary domácích dřevin.

N.2.1

Kultivovaná městská parková či sadová zeleň ve formě bosketů, solitér, travnatých a trvalkových ploch doplněná mobiliářem k rekreačním a pobytovým aktivitám. Žádoucí cílový charakter zeleně je příroděblízký s respektem ke stávající hodnotné vegetaci, s převahou opadavých listnatých dřevin domácího původu či kultivary domácích dřevin.

N.2.2.

Kultivovaná městská zeleň ve formě bosketů a solitér, případně trvalkových ploch, doplněná mobiliářem k pobytovým aktivitám. Žádoucí cílový charakter zeleně je příroděblízký s respektem ke stávající hodnotné vegetaci, s převahou opadavých listnatých dřevin domácího původu či kultivary domácích dřevin.

N.2.3

Viz kapitolu A.4.

N.2.4

Městská zeleň příroděblízkého charakteru s respektem ke stávající hodnotné vegetaci, s převahou opadavých listnatých dřevin domácího původu či kultivary domácích dřevin.

N.2.5

Kultivovaná městská parková či sadová zeleň, doplněná mobiliářem k rekreačním a pobytovým aktivitám. Žádoucí cílový charakter zeleně je příroděblízký s respektem ke stávající hodnotné vegetaci, s převahou opadavých listnatých dřevin domácího původu či kultivary domácích dřevin.

N.3.1 (N.3.1.a, N.3.1.b)

Viz kapitolu A.4.

N.3.2

Viz kapitolu A.4.

N.4.1

Kultivovaná městská parková zeleň, doplněná mobiliářem či drobnou pavilonovou architekturou k pobytovým aktivitám. Žádoucí cílový charakter zeleně je příroděblízký s respektem ke stávající hodnotné vegetaci, s převahou opadavých listnatých dřevin domácího původu či kultivarů domácích dřevin.

N.4.2

Kultivovaná městská parková zeleň, doplněná mobiliářem k pobytovým aktivitám. Žádoucí cílový charakter zeleně je příroděblízký s respektem ke stávající hodnotné vegetaci, s převahou opadavých listnatých dřevin domácího původu či kultivary domácích dřevin.

N.4.3

Kultivovaná městská parková zeleň, doplněná mobiliářem k pobytovým aktivitám. Žádoucí cílový charakter zeleně je příroděblízký s respektem ke stávající hodnotné vegetaci, s převahou opadavých listnatých dřevin domácího původu či kultivary domácích dřevin.

N.4.4

Viz kapitolu A.4.

N.5.1

zrušen

N.5.2

Kultivovaná městská parková zeleň, doplněná mobiliářem k pobytovým aktivitám. Žádoucí cílový charakter zeleně je příroděblízký s respektem ke stávající hodnotné vegetaci, s převahou opadavých listnatých dřevin domácího původu či kultivary domácích dřevin.

N.5.3

Viz kapitolu A.4.

A.11 BILANČNÍ TABULKA

Bilanční tabulka je doložena jako samostatná příloha této textové části ÚS.

Pro výpočet bilancí byly v územní studii stanoveny následující koeficienty:

Rezerva HPP k současnému objemu struktury u stabilizovaných stavebních bloků: 10%.

Výpočtové čisté podlažní plochy pro jednotlivé funkce (koeficient vztažen k HPP):

- bydlení	0,68
- administrativa	0,7
- veřejná vybavenost (bez školství)	0,65
- školství	0,65
- sport	0,65
- výroba	0,6

Počet obyvatel/návštěvníků/zaměstnanců, vztažený k čisté podlažní ploše (m² / 1 obyvatel):

- bydlení	31
- administrativa	15
- veřejná vybavenost (bez školství)	25
- školství	20
- sport vnitřní	25
halový	50
venkovní	100
rekreace	500
- výroba	70

Počet obyvatel na 1 bytovou jednotku (BJ) a 1 rodinný dům (RD):

- RD	2,95	obyvatel/RD
- BJ	2,28	obyvatel/BJ

Uvažované rozložení bytových jednotek v bytových domech (dle kategorie/rozlohy):

kategorie	m ²	podíl z celkové ČPP
1KK	30	0,12
2KK	50	0,47
3KK	75	0,35
4KK	90	0,06

Průměrná plocha 1BJ: 56 m²

Doprava v klidu (požadavky dle PSP)

	m2 HPP / 1 stání	vázané %	návštěvnícké %
funkce			
1/ bydlení	85	0,9	0,1
2a/ obchody parter	70	0,1	0,9
2b/ služby a provozovny	40	0,1	0,9
3a/ administrativa	50	0,9	0,1
4c/ ubytování krátkodobé	100	0,9	0,1

4d/ Institucionální zařízení sociální péče	350	0,35	0,65
5a/ školství ZŠ, SŠ	250	0,35	0,65
5a/ školství Mš	300	0,8	0,2
7/ kulturní instituce	120	0,2	0,8
9a/ sport vnitřní	100	0,2	0,8
9c/ sportoviště venkovní	120	0,1	0,9
10/výroba	500	0,1	0,9

Zóna 04	koeficient %
vázaná bydlení	0,9
ostatní	0,5

Komunální odpad (dle statistických údajů za rok 2016):

Kg na osobu/rok: 350

Kg na zaměstnance (odhad): 175

A.12 MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY A EKONOMIE

A.12.1 MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

Schéma majetkoprávních vztahů je samostatnou přílohou této textové části. Okrovou barvou je vyznačeno vlastnictví ČR včetně státem ovládaných subjektů. Odstíny modré vlastnictví a spoluvlastnictví HMP a pozemky svěřené MČ. Růžovými a žlutými tóny je vyznačeno vlastnictví soukromými subjekty (právníckými, fyzickými). Šedou barvou vlastnictví zahraničními subjekty a červenou nezjištěnými subjekty.

ÚS pomocí vymezených uličních prostranství převážně zachovává stávající uliční strukturu, která je z většiny vlastněna HMP a ČR. Stavební bloky jsou převážně vymezeny na pozemcích soukromých subjektů, případně na pozemcích svěřených MČ. Nestavební bloky ÚS vymezuje přednostně na platné ÚPD vymezených plochách zeleně (ZP, ZMK, IZ), lesa (LR) a vodních toků (VOP) a dále na současných či navrhovaných veřejných prostranstvích (vč. veřejně přístupných ploch městské a sídlištní zeleně). Výjimku tvoří vymezená tramvajová trať (spolu s přidruženými motorovými a bezmotorovými komunikacemi), jako záměr převzatý z nadřazené ÚPD. Tento dopravní koridor je z větší (podstatné) části vymezen na pozemcích soukromých subjektů, zároveň se dotýká stávajících vedení TI, včetně významné trasy horkovodu.

A.12.2 EKONOMIE

Dle dokumentu „Ekonomická udržitelnost města: analýza ekonomických dopadů Strategického plánu hl. m. Prahy, aktualizace 2016, IPR Praha“ jsou pro oblasti širšího centra města (kam řešené území dle tohoto dokumentu spadá) adekvátní z hlediska ekonomické udržitelnosti následující bilanční hodnoty (v závorce jsou uvedeny hodnoty pro historické centrum a periferie):

Počet obyvatel a pracujících na hektar: 180 (360 | 110)

Čtvereční metry parků a další zeleně na jednoho obyvatele a pracujícího: 8,6 m² (1,7 m² | 22,7 m²)

Čtvereční metry veřejných prostranství na jednoho obyvatele a pracujícího: 13,3 m² (7,2 m² | 18,9 m²)

Počet lamp veřejného osvětlení na 100 obyvatel a pracujících: 3,9 (2,5 | 6,7)

Metry kanalizace na jednoho obyvatele a pracujícího: 0,4 m (0,3 m | 1,4 m)

Kapacity řešeného území jsou v územní studii uvažovány a navrhovány s ohledem na urbanistické, architektonické a přírodní hodnoty, cílovou kvalitu obytného prostředí a udržitelný rozvoj města, tedy i s ohledem na ekonomickou udržitelnost. Návrhové kapacity řešeného území (stabilizovaných i rozvojových částí) včetně ve výpočtech užívaných koeficientů jsou specifikovány v kapitole A.11 (resp. samostatné příloze této textové části). Základní návrhové kapacity řešeného území jsou následující:

Celková plocha řešeného území: 547.282 m² (54,7 ha)

Počet obyvatel: 7908 (tedy hustota 145 obyvatel / ha)

Počet pracujících: 6673 (tedy hustota 122 pracujících / ha)

Počet přítomných obyvatel a pracujících celkem: 14581 (cca 266 obyvatel a pracujících / ha)

Celková plocha nestavebních bloků: 105.387 m² (10,5 ha), tedy cca 7,2 m² parků a další zeleně na 1 obyvatele a pracujícího

Celková plocha uličních prostranství: 174.044 m² (17,4 ha), tedy cca 12 m² veřejných prostranství na 1 obyvatele a pracujícího

Nutno dodat, že metodika výpočtu kapacit v území ÚS není shodná s metodikou dokumentu „Ekonomická udržitelnost města: analýza ekonomických dopadů Strategického plánu hl. m. Prahy, aktualizace 2016, IPR Praha“, který dle dostupných informací pracuje m.j. se statistickými daty mobilních operátorů a především agreguje hodnoty z daleko větších územních celků. Přes výše uvedené je možné konstatovat:

Návrhová hustota obyvatel a pracujících (cca 266 obyvatel a pracujících / ha), návrhová plocha cca 7,2 m² parků a další zeleně na 1 obyvatele a pracujícího a návrhová plocha cca 12 m² veřejných prostranství na 1 obyvatele a pracujícího odpovídá z hlediska ekonomické udržitelnosti města (dle citovaného dokumentu) lokalitě mezi širším centrem a jádrem města. Návrhové kapacity lze tedy považovat za ekonomicky udržitelné a pro dané území adekvátní.

A.13 VYHODNOCENÍ SOULADU NÁVRHU ÚS S PLATNÝM ÚP A POROVNÁNÍ NÁVRHU ÚS S PŘIPRAVOVANÝM ÚP

A.13.1 SOULAD S PLATNÝM ÚP

A.13.1.1 NAVRŽENÉ ZMĚNY ÚP

Schéma navržených změn stávajícího ÚP je samostatnou přílohou této textové části.

Navržené změny jsou specifikovány v následující souhrnné tabulce:

Změna č.	Zpřesnění / zapracování probíhající změny č.	Stávající využití	Navržené využití	Odůvodnění
Z.1.1	Z 3070	ZMK	OV	Uvedení do souladu se stávajícím stavem stabilizovaného obytného území
Z.1.2		SV	DU	Vymezení lokálně významného veřejného prostranství
Z.1.3-6		SV, SV-C, ZMK	ZMK, SV	Návrh vymezení stavebního bloku a koridoru tramvajové trati, bezmotorového propojení a doprovodné zeleně
Z.1.7		VV	SV	Navržen cílový charakter obytného bloku v souladu s navazujícím územím
Z.1.8		SV	DU	Vymezení lokálně významného veřejného prostranství
Z.1.9	Z 3231 Z 3072	VN	OV-F, VV	Navržena transformace území na cílový charakter obytných bloků s veřejným vybavením v souladu s navazujícím územím
Z.2.1		LR	OV	Uvedení do souladu se stávajícím stavem stabilizovaného obytného území
Z.2.2		SV	ZMK	Vymezení ploch veřejné zeleně v souladu s cílovým charakterem území, majetkoprávními vztahy a návazností na sousedící plochu ZMK
Z.3.1	Z 3071	DZ, ZMK, IZ,	DZ, ZMK, IZ,	Studie zpřesňuje úsek vedení navrhované tramvajové

	Z 3123	OV, VN, OB	OV, VN, OB	trati Vyskočilova – U Plynárny, který je součástí tzv. Jižní tramvajové tangenty (v ZÚR jako koridor územní rezervy, součást připravovaných změn ÚP č. Z 3071 a Z 3123.
Z.4.1		VV	OV	Navržen cílový charakter obytného bloku v souladu s navazujícím územím
Z.5.1	Z 3271	VN	OV-F, SP, VV	Navržena transformace území na cílový charakter obytných bloků s plochou sportu a veřejným vybavením v souladu s navazujícím územím

Výpočet koeficientů podlažních ploch (KPP) a koeficientů zeleně (KZ) pro změnové plochy Z.1.9 a Z.5.1:

Z.1.9

Celková velikost změnové plochy: 37.998 m²

Stanovený koeficient podlažních ploch: 1,4 (kód F)

Maximální přípustný počet HPP: 53.197 m²

Koeficient zeleně při průměrné podlažnosti 4NP: 0,4

Z.5.1

Celková velikost změnové plochy: 50.728 m²

Celková velikost plochy změnové plochy OV : 43.388 m²

Stanovený koeficient podlažních ploch: 1,4 (kód F)

Maximální přípustný počet HPP: 60.743 m²

Koeficient zeleně při průměrné podlažnosti 5NP: 0,45

Rozdíl mezi plochou zastavitelných a nezastavitelných ploch stávajícího a navrženého stavu ÚP uvádí následující tabulka:

	Zastavitelné plochy [m ²]	Nezastavitelné plochy [m ²]
Stávající stav ÚP	406 180	141 102
Navržený stav ÚP (po změnách)	406 834	140 448
Rozdíl	+ 654	- 654

A.13.1.2 DOCHOVANÉ HISTORICKÉ JÁDRO BÝVALÉ SAMOSTATNÉ OBCE

Schéma vymezení dochovaného historického jádra bývalé samostatné obce je samostatnou přílohou této textové části.

Dle OOP č. 55/2018, oddíl 7b, odst. 8, je „v dochovaných historických jádrech bývalých samostatných obcí nutno respektovat stávající historický charakter zástavby, zejména strukturu veřejných prostranství, výškovou hladinu, podlažnost a střešní krajinu, s přihlédnutím k Územně analytickým podkladům hl. m. Prahy.“

Ochrana stávajících hodnotných struktur území (vč. veřejných prostranství), charakteru území a měřítko zástavby je jedním z koncepčních východisek návrhu ÚS (Koncepční východisko č. 1 a 3, popsána v kapitole A.1) a podrobněji se propisuje do všech dalších kapitol návrhu. Stabilizované části dochovaného historického jádra bývalé samostatné obce jsou v ÚS chráněny pomocí podrobně vymezených uličních a stavebních čar, respektujících stávající urbanistickou strukturu a podrobné výškové regulace, respektující stávající výškové uspořádání jednotlivých částí bloků či dokonce samotných objektů.

A.13.1.3 VÝKRES ÚP Č.31 – PODROBNÉ ČLENĚNÍ PLOCH ZELENĚ

Součástí řešeného území jsou plochy (nebo jejich části) zařazené do návrhu celoměstského systému zeleně (plochy ZK – zeleň krajinná, PP – parky, LR – lesní porosty, S4 – vybraná komunikační síť a SV – všeobecně smíšené) a vnitrobloky se zvýšenou ochranou zeleně (informativní prvek). ÚS vymezený CSZ respektuje, nicméně v souladu s upřesněním trasování tramvajové trati a souvisejících změn ve funkčních plochách ÚP navrhuje drobné úpravy vymezení CSZ a informativního prvku vnitrobloků se zvýšenou ochranou zeleně.

V souvislosti s vymezením tramvajové trati zároveň ÚS navrhuje drobnou úpravu hranice ÚSES.

A.13.1.4 VÝKRES ÚP Č.5 – DOPRAVA

ÚS zpřesňuje úsek vedení navrhované tramvajové trati Vyskočilova – U Plynárny a v této souvislosti navrhuje změny stávajícího ÚP Z.3.1 (viz A.13.1.1), která se dotýká výkresu dopravy (umístění tramvajové trati – návrh). ÚS dále zpřesňuje návrh vedení cyklotras územím (viz A.5.1) a navrhuje tento zohlednit ve výkresu ÚP č. 5.

A.13.1.5 VÝKRES ÚP Č. 10 – ENERGETIKA

ÚS navrhuje v souvislosti s upřesněním trasy tramvajové trati přeložku horkovodu v úseku mezi ulicemi V Zápolí – Ohradní a v souvislosti s vymezením stavebních bloků přeložku teplovodu v části ulice Ohradní (obojí viz A.6.3). ÚS navrhuje navržené přeložky zohlednit ve výkresu ÚP č. 10.

A.13.2 POROVNÁNÍ S PŘIPRAVOVANÝM (TZV. METROPOLITNÍM) ÚP

Řešené území je součástí lokality vymezené Metropolitním plánem (dále „MP“) s kódem 138 / Michle Z(O4) [S].

Typ struktury, cílový charakter lokality:

Dle MP se jedná o území stabilizované, zastavitelné, s obytným využitím a heterogenní strukturou. Cílovým charakterem lokality je mimo jiné zachování prostorového uspořádání, rozvíjení různorodosti, posílení těžiště, doplnění zástavby v transformační ploše s ohledem na celkový charakter a zlepšení prostupnosti podél potoka Botiče.

Dále je navrženo doplnění tramvajové sítě v úseku Budějovická – U Plynárny, posílení železniční dopravy výstavbou zastávky Praha-Michle, doplnění technické infrastruktury (vč. záchytné nádrže na Botiči) a zlepšení prostupnosti z lokality na vrch Bohdalec. Z hlediska vymezení struktury a cílového charakteru je MP s navrženou ÚS v souladu.

Výšková regulace:

Podrobnost výškové regulace MP a ÚS jsou rozdílné a z toho vyplývají určité nesrovnalosti či odlišné detaily v území. Obecně lze říct, že stanovená výšková regulace MP přibližně odpovídá výškové regulaci stanovené v ÚS (resp. s ohledem na větší podrobnost je ÚS s MP v souladu) až na několik míst, která by bylo v hodné v MP upravit, např. výškovou hladinu v oblasti transformačních stavebních bloků S.1.18 a S.5.4.

Jednotlivé jevy MP v území:

100/ KRAJINA VE MESTE

- jevy mimo řešené území

200/ VYSTAVĚNÉ PROSTŘEDÍ

- jevy v souladu s ÚS

300/ VYUŽITÍ ÚZEMÍ

- jevy v souladu s ÚS

400/ POTENCIÁL

Transformační plocha 411/138/2307 o rozloze 66099m² je součástí řešeného území

Regulativy MP (v závorce soulad s ÚS):

Typ struktury: heterogenní struktura (viz níže)

Způsob využití: obytná (v souladu s ÚS)

Parametrické regulativy:

Minimální podíl uličních prostranství: UP_{min} nestanovuje se (v souladu s ÚS)

Minimální podíl městských parků: PP_{min} nestanovuje se (v souladu s ÚS)

Maximální podíl veřejných prostranství: VP_{max} nestanovuje se (v souladu s ÚS)

Minimální podíl občanské vybavenosti: OV_{min} nestanovuje se (v souladu s ÚS)

Koeficient zastavění stavebního bloku ZB:

pro malé bloky ZB_M do 6000m² : 60% (v ÚS 70% – **nesoulad**)

pro střední bloky ZB_S od 6000 do 12000m² : interpolací 41% (v ÚS 60% – **nesoulad**)

pro velké bloky ZB_V od 12000m² : 30% (v ÚS 25% – v souladu)

-> V ÚS navržené zastavěnosti stavebních bloků odpovídají částečně heterogenní a částečně hybridní (resp. blokové) strukturu. **ÚS doporučuje úpravu regulativu MP.**

-> ÚS na rozdíl od MP navrhuje transformační plochu v oblasti stavebních bloků S.1.18 a částečně S.1.17. **ÚS doporučuje na dotčeném území v MP vymezit transformační plochu.**

500/ KRAJINNÁ INFRASTRUKTURA

512/-/4136 LBC U Hellady — v přesných hranicích, výměra minimálně 1 ha

- jev je dotčen návrhem dopravního koridoru tramvajové trati a bezmotorových propojení, nutno sladit návrh MP s návrhem ÚS

512/-/5136 LBK Botič — v přesných hranicích, šířka minimálně 20 m

- nutno sladit návrh MP s návrhem ÚS

600/ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

- jevy v souladu s ÚS

700/ TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

- jevy v souladu s ÚS

800/ VEŘEJNÁ VYBAVENOST

- jevy v souladu s ÚS

900/ VEŘEJNE PROSPEŠNÉ STAVBY A VEŘEJNE PROSPEŠNÁ OPATŘENÍ

- jevy v souladu s ÚS

1000/ VYHODNOCOVÁNÍ PLÁNU (v závorce soulad s ÚS):

index stabilizované části $i_s = 0.64$ (návrh ÚS $i_s = 1,02$ – **nesoulad s ÚS**)

index návrhový $i_n = 0.74$ (návrh ÚS $i_n = 1$ – **nesoulad s ÚS**)

-> ÚS na rozdíl od MP navrhuje transformační plochu v oblasti stavebních bloků S.1.18 a částečně S.1.17. **ÚS doporučuje na dotčeném území v MP vymezit transformační plochu.**

A.14 SEZNAM GRAFICKÝCH PŘÍLOH TEXTOVÉ ČÁSTI

A.2.2 Schéma - hierarchie uličních prostranství

A.11.A Bilance – stavební bloky

A.11.B Bilance – nestavební bloky

A.12 Schéma – majetkoprávní vztahy

A.13 Schéma – návrh změny ÚP

B GRAFICKÁ ČÁST – SEZNAM PŘÍLOH

B.II.a Výkres širších vztahů 1 : 10 000

B.II.b Hlavní výkres (regulace, viz následující odst. 2) 1 : 2 000

B.II.c Výkres využití území (podklad pro změnu ÚP) 1 : 2 000

B.II.d Prostorové řešení (urbanismus, ideální struktura) 1 : 2 000

B.II.e Zelená a modrá infrastruktura 1 : 2 000/schéma

B.II.f Dopravní infrastruktura 1 : 2 000/schéma

B.II.g Technická infrastruktura 1 : 2 000/schéma

B.II.h Detaily veřejných prostranství 1 : 500

B.II.i Uliční profily vybraných ulic 1 : 500

B.II.j Nadhledová perspektiva hmotového řešení

B.II.k Vizualizace významných míst návrhu z pohledu chodce